REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL FORȚELOR ARMATE
COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE

DIN TAINELE RĂZBOIULUI SUB APĂ

de

cpt. rg. 2 V. PAVICA și cpt. rg. 2 M. IORDAN

73
73

BUCUREȘTI—1967

Operațiile tehnic-editoriale
au fost executate
de Editura militară

Operațiile tehnic-editoriale
au fost executate
de Editura militară

PREFAȚĂ

„Trebuie să le explicăm oamenilor de repetate ori și în modul cel mai concret cum s-au petrecut lucrurile în ultimul război și de ce nu putea fi altfel".

(V. I. LENIN — Opere, vol. 33, pag. 441)

Majoritatea oamenilor neiniţiaţi în problemele formelor de ducere a războiului şi uneori chiar militarii îşi reprezintă războiul trecut aşa cum l-au cunoscut din experienţa personală, din povestiri sau din lecturi: ca o succesiune de ciocniri puternice între trupe de uscat (infanterie, tancuri, artilerie etc.), ciocniri între forţe navale şi aeriene, bombardamente şi asalturi din aer executate cu aviaţia, torpilări submarine. Desigur, acesta este aspectul principal al modului în care s-a desfăşurat cel de-al doilea război mondial. Însă în spatele acestor acţiuni de amploare sau „majore" şi în paralel cu ele s-au desfăşurat în războiul pe mare şi o serie de alte acţiuni, aşa-zise „minore", pornite, desfăşurate şi ascunse în adîncul plin de surprize al apelor. Astfel de acţiuni, deşi nu au putut influenţa deznodămîntul final al războiului, au avut totuşi rezultate care — la un moment dat — au pus pe gînduri forţele atacate, le-au creat situaţii critice sau au uşurat desfăşurarea cu succes a acţiunilor de luptă „majore".

În acţiunile submarine au fost folosite forţe, mijloace şi metode noi de luptă, necunoscute înaintea celui de-al doilea război mondial şi care au fost ţinute în cel mai mare secret pe tot timpul folosirii lor în război. Aceste forţe şi mijloace erau constituite din scafandri autonomi, torpile conduse de oameni, vedete rapide explozive şi submarine pitice, iar forma principală de acţiune a acestora o constituiau asaltul şi diversiunea submarină. Scopurile principale urmărite constau în obţinerea unor rezultate însemnate, cu*

* Înţelegem prin „scafandri autonomi", spre deosebire de scafandrii obişnuiţi, cu costumul clasic, acei scafandri care — cu ajutorul unui aparat de respirat — se pot deplasa independent sub apă un anumit timp şi la o anumită adîncime, fără să fie legaţi cu nimic de suprafaţa apei.

caracter tactic sau operativ, prin folosirea unui număr redus de forțe și mijloace : cîțiva oameni special instruiți care își executau misiunile de diversiune submarină adeseori cu sacrificiul vieții, folosind mijloace de luptă speciale.

Ideea folosirii luptătorilor submarini, a scufundătorilor în acțiuni de luptă sub apă este destul de veche și istoricii ne furnizează astfel de exemple încă din antichitate. În asediile executate de atenieni asupra Siracuzei, în asediile macedonenilor asupra Tyrului sau ale romanilor asupra cetății Orica din Marea Adriatică, scufundătorii au fost folosiți cu succes pentru înlăturarea obstacolelor puse de asediați împotriva navelor asediatorilor. Acești luptători submarini care foloseau ca armă numai rezistența organismului sub apă și forța brațelor sau unelte primitive pot fi considerați drept precursorii geniștilor submarini din al doilea război mondial, dotați cu aparatură perfecționată de scafandru autonom și cu încărcături de exploziv, geniști care înlăturau barajele și obstacolele submarine înaintea acțiunilor de debarcare a desantului maritim.

Dion Cassius în „Istoria romană" ne relatează un caz și mai interesant din timpul asediului Bizanțului de către armatele lui Septimiu Sever. Bizantinii au folosit scufundători care au tăiat parîmele ancorelor de la galerele romane, le-au înfipt cîrlige sub chilă și apoi au tras în port corăbiile încărcate cu provizii.

Scufundătorii au fost folosiți în acțiuni submarine curajoase și în timpul evului mediu. În cronicile vremii sînt pomenite cazuri de luptători care găureau cu burghie mari bordajele navelor inamice, sub linia de plutire, provocînd scufundarea lor. Alții transportau pe sub apă încărcături incendiare pînă la întăriturile unei cetăți sau în apropierea navelor dușmane și reușeau să le dea foc.

Acestea sînt însă fapte izolate, prezentate doar ca elemente senzaționale în istoriografia antichității și a evului mediu.

Perfecționările tehnice în domeniul scufundărilor sub apă și mai ales inventarea aparatelor de respirat pentru scafandrii autonomi, precum și condițiile politico-militare specifice de pe unele teatre de acțiuni maritime în preajma și în timpul celui de-al doilea război mondial au făcut ca vechea idee a diversioniștilor submarini să fie reluată într-o nouă formă, cu alte mijloace și cu alte procedee.

Scafandrii autonomi, *denumiți și „scafandri de luptă" sau „oameni-broască", au fost folosiți de unele țări în numeroase misiuni din timpul războiului. Una din misiuni consta în transportarea pe sub apă a încărcăturilor de exploziv sub chila navelor sau transportoarelor inamice și fixarea de bordaj a încărcăturilor care, prin intermediul unui mecanism de orologerie, urmau să explodeze mai*

tîrziu. Tot scafandrii de luptă erau cei care conduceau în majoritatea cazurilor torpile speciale spre țintă. Numeroși scafandri de luptă au fost folosiți, de asemenea, pentru înlăturarea barajelor antidesant si a obstacolelor submarine, precum și pentru cercetare, înaintea acțiunilor de debarcare a desantului maritim. Scafandrii de luptă au mai executat și misiuni de distrugere a unor instalații submarine, a obiectivelor de litoral, portuare sau fluviale. misiuni cu caracter de spionaj și altele.

Torpilele conduse de oameni au fost folosite în unele flote pentru scufundarea navelor mari de luptă și a transportoarelor inamice aflate mai ales în staționare. Ele au apărut datorită insuficientei precizii a lansărilor de torpile în condiții obișnuite, fapt ce necesita lansarea unui număr mare de torpile, cu o probabilitate redusă de lovire. Pe de altă parte, folosirea lor a fost impusă de măsurile deosebite de apărare luate de navele mari de luptă și de transportoare, din care cauză apropierea la distanța de lansare a torpilelor devenise foarte grea și plină de riscuri.

Oamenii care conduceau aceste torpile de construcție specială, după ce asigurau explozia întîrziată la țintă a încărcăturii de exploziv a torpilei, deși reușeau, de regulă, să se salveze, în majoritatea cazurilor cădeau prizonieri. Au existat însă la japonezi și așa-numitele „torpile vii", conduse de oameni de sacrificiu, care intrau cu torpila în tintă pînă în momentul exploziei, căzînd astfel victime propriei lor arme.

Vedetele de asalt explozive au fost întrebuințate în mai mică măsură și cu mai puțin succes împotriva navelor sau a unor obiective militare. Vedeta, cu o mare cantitate de exploziv în prova, era dirijată cu viteză spre țintă și la o mică distanță de locul exploziei omul care o conducea era catapultat și reușea să se salveze.

Submarinele pitice sau „de buzunar" cu un echipaj de 2—4 oameni, cu torpile sau exploziv la bord, au fost utilizate cu unele rezultate pentru atacul navelor care staționau în raioane cu fundaluri mici și cu o puternică apărare, unde submarinele obișnuite nu puteau pătrunde.

Acțiunile de diversiune submarină în care au fost folosite mijloacele enumerate mai sus erau executate de oameni special selecționați, cu o temeinică, minuțioasă și multilaterală pregătire anterioară, oameni care adesea erau trimiși la moarte sigură, fără însă ca ei să cunoască sau să fie pe deplin convinși de cauza în numele căreia se sacrifică.

După cum s-a arătat, în timpul celui de al doilea război mondial, caracteristicile forțelor și mijloacelor submarine de diversiune, precum și modul lor de acțiune au fost ținute în cel mai mare

secret. După război însă, în istoriografia militară a Italiei, a Franței, a Angliei, a Germaniei occidentale, a S.U.A. și a Japoniei au apărut numeroase lucrări prin care se popularizează acțiunile de diversiune submarină din timpul războiului, exagerîndu-se rezultatele lor și ajungîndu-se pînă la a se face apologia acestora.

Fără îndoială, prin acțiunile acestor forțe „minore", la care participa un număr redus de oameni, cu puțin armament, s-au obținut uneori rezultate destul de însemnate din punct de vedere tactic. Este însă un lucru prea binecunoscut în istoria războaielor că totdeauna s-au obținut succese deosebite la apariția unei arme noi, necunoscute încă, pînă cînd s-au luat contramăsurile corespunzătoare, prin apariția unor forțe de apărare sau de răspuns. Atunci aceste succese au slăbit repede sau chiar au încetat.

Astfel, de exemplu, în bazinul Mediteranei, într-un moment deosebit de critic pentru Anglia (decembrie 1941), flota engleză pierde ultimele două nave de linie de pe acest teatru, în urma acțiunii a șase conducători de torpile italieni. Evident că pentru obținerea aceluiași rezultat ar fi fost necesare forțe aero-navale însemnate și organizarea unor acțiuni clasice de mare amploare. Totuși, Italia a pierdut pînă la urmă războiul și nu ar fi putut să echilibreze raportul de forțe în Mediterana, așa cum intenționa, chiar dacă ar fi folosit la maximum mijloacele de diversiune submarină pe toată durata războiului.

Sau un alt exemplu, de altă natură și de pe alt teatru de acțiune. S.U.A. au folosit scafandrii de luptă genișți în Oceanul Pacific, cu misiuni de cercetare, distrugere și dirijare, înaintea numeroaselor debarcări executate, pentru ușurarea pregătirii și execuției acestor acțiuni. Scopul urmărit a fost parțial atins, pierderile în desant s-au micșorat, însă scafandrii genișți nu au reprezentat și nici nu puteau constitui forța determinantă pentru reușita acestor acțiuni deosebit de complexe. Eficacitatea redusă a scafandrilor de luptă în ansamblul acțiunilor de debarcare este demonstrată, printre altele, de ritmul lent al ofensivei S.U.A. din Pacific, dacă se ține seama de raportul de forțe extrem de avantajos de care se bucurau aliații.

Pe aceste teatre și mai ales în Europa, forțele armate ale Uniunii Sovietice, cu sprijinul puternic al luptei popoarelor asuprite și al țărilor recent eliberate, au reușit să zdrobească blocul fascist și să asigure pentru coaliția antihitleristă încheierea victorioasă a celui de al doilea război mondial.

În deznodămîntul acestui război crîncen, un rol de seamă a revenit și țării noastre care, după 23 august 1944, a participat cu

întregul efectiv al forțelor sale armate (trupe de uscat, aviație, marină) la lupta împotriva Germaniei hitleriste, pînă la victoria finală.

Am mai arătat în treacăt și va rezulta din lucrare că, în anumite condiții favorabile, aceste forțe „minore" pot obține pentru moment succese destul de însemnate. Ele trebuie, așadar, cunoscute, deoarece ar putea fi folosite într-un eventual viitor război. Aceasta cu atît mai mult, cu cît în unele țări imperialiste (S.U.A., Anglia, Italia) se acordă și în prezent o atenție deosebită pentru dezvoltarea și perfecționarea mijloacelor submarine de asalt și diversiune, precum și pentru pregătirea în școli speciale a personalului destinat pentru execuția acestor acțiuni. Forțele submarine de diversiune și procedeele lor de acțiune trebuie cunoscute pentru a ști, la nevoie, să ne apărăm împotriva lor, să le combatem cu succes.

În afară de aceasta însă, forțele și mijloacele „minore" mai trebuie cunoscute și datorită faptului că ele pot fi folosite și sînt chiar folosite și în timp de pace în scopuri de spionaj și diversiune. Dovadă stau unele informații apărute în presă în legătură cu astfel de fapte.

Mai trebuie arătat, în sfîrșit, că în acțiunile diversioniștilor submarini au fost desigur și cazuri de succese interesante, spectaculoase, în care s-au îmbinat ingeniozitatea cu inițiativa și curajul. Au existat însă și cazuri de șovăială, de pierdere a autocontrolului, fără să mai vorbim de numeroasele eșecuri și pierderi de vieți omenești. De reținut că întregul personal destinat acțiunilor de diversiune era pregătit timp îndelungat, cu multă minuțiozitate, în școli speciale în care se aplicau procese intensive de prelucrare ideologică și de îndoctrinare în spirit rasist (cum a fost la italieni, germani) sau pe baze religioase-mistice (cum s-a procedat la japonezi).

Iată psihologia unor astfel de „luptători submarini" așa cum rezultă din povestirea unui ofițer italian, conducător de torpile: „Se vede silueta țintei care îmi este repartizată și care se profilează ca o stîncă pe fondul întunecat al cerului. Am visat luni de zile o astfel de acțiune, m-am pregătit ani de zile pentru această clipă. Succesul înseamnă glorie, insuccesul înseamnă pierderea unei ocazii rare..."

Mai frecvent la japonezi și uneori chiar la italieni, diversioniștii submarini, sub influența propagandei politice sau religioase, ajungeau la un patetism morbid care părea un stimulent al dorinței de sinucidere. Conducătorii de torpile vii din Japonia plecau spre moarte sigură, închiși în torpilele lor, strigînd „Trăiască împăratul!". Iar Teseo Tesei, unul din inițiatorii noii arme în Italia, spunea:

„Nu rezultatul operației este lucrul cel mai important. Important este faptul că există oameni care sînt gata să moară și mor într-adevăr, jertfindu-se...“

Desigur că majoritatea militarilor din coaliția antifascistă priveau problema participării lor la luptă într-un mod cu totul diferit. Pentru ei, dimpotrivă, pe primul plan se puneau rezultatul acțiunii, obținerea de efecte maxime, fără sacrificiul inutil al vieții. Ei plecau totdeauna la luptă pentru a învinge și a trăi, pentru a se bucura de clipa victoriei, nu pentru a muri fără sens. Și cu astfel de concepții și cu asemenea moral ei învingeau totdeauna, obținînd adesea cu forțe reduse rezultate importante.

Înainte de a intra în subiectul propriu-zis al lucrării, considerăm necesar să facem o scurtă incursiune în istoria războaielor pe mare, în istoria evoluției forțelor și mijloacelor de luptă pe mare, în istoria dezvoltării formelor și procedeelor de ducere a luptelor maritime.

INTRODUCERE ÎN ISTORIA RĂZBOAIELOR PE MARE

Din vremuri îndepărtate, de acum aproape cinci mii de ani, omenirea este bîntuită periodic de flagelul războaielor. De-a lungul acestor secole și milenii, flacăra războaielor a cuprins regiuni și țări din ce în ce mai numeroase și mai vaste, și-a extins vîlvătaia deasupra mărilor și oceanelor ajungînd pînă la urmă pe o mare parte a globului pămîntesc.

Totuși, în întreaga desfășurare a istoriei omenirii, istoria războaielor ocupă o perioadă relativ scurtă. Timp de zeci și chiar sute de milenii oamenii au trăit fără să cunoască războaiele. Viața lor se desfășura în condiții grele, datorită nivelului înapoiat de dezvoltare al forțelor de producție. Activitatea lor era tot o luptă, dar o luptă pentru cucerirea naturii, pentru stăpînirea ei, pentru obținerea mijloacelor de existență. Coborînd din copaci, oamenii s-au refugiat întîi în peșteri și apoi unindu-se în cete, ginți și triburi din ce în ce mai numeroase au invadat cîmpiile, au înaintat de-a lungul rîurilor și al litoralului, începînd să cultive grîne și să domesticească animale. Munceau împreună și consumau tot împreună roadele muncii lor. Pămîntul, cu toate avuțiile sale, aparținea în egală măsură tuturor. Triburile se ciocneau uneori între ele din motive de răzbunare, dar războaiele — ca fenomen social-istoric — au lipsit din viața omenirii în toată această lungă perioadă a existenței ei.

În virtutea legii evoluției, forțele de producție s-au dezvoltat, s-au perfecționat treptat în procesul muncii omenești. Datorită perfecționării lor, precum și în urma marilor diviziuni sociale ale muncii s-a ajuns ca omul să poată produce mai mult decît era necesar, mai mult decît putea să consume. A venit momentul în care — așa după cum spune J. J. Rousseau — „...primul om și-a

împrejmuit un petec de pămînt, s-a gîndit să-l numească al său propriu şi a găsit proşti care să-l creadă...“ *

Acesta a fost începutul : apariţia proprietăţii private. Consecinţele au urmat imediat, în mod inevitabil : scindarea societăţii în clase, lupta de clasă, statul — ca instrument de dominaţie în mîna clasei stăpînitoare, asupritoare, cu instituţiile şi instrumentele sale. În rîndul acestor instituţii se încadra şi armata, destinată ducerii organizate a luptei armate.

Locul comunei primitive, al orînduirii oamenilor liberi şi egali, l-a ocupat orînduirea sclavagistă — prima orînduire bazată pe exploatare.

În aceste condiţii a luat naştere războiul, exprimînd tendinţa exploatatorilor spre dominaţie, spre îmbogăţire, prin însuşirea muncii maselor asuprite, prin subjugarea şi jefuirea altor popoare şi a altor ţări.

Primele războaie purtate de armate organizate şi despre care ne-au rămas mărturii scrise au avut loc începînd din mileniul al III-lea î.e.n., în perioada imperiului *memfit* egiptean — primul stat sclavagist puternic şi organizat, cunoscut în istorie.

După cum era şi firesc, primele războaie s-au dus pe uscat de către armate formate din unităţi de infanterie, de cavalerie şi de care de luptă. Războaiele din antichitate se purtau între statele sclavagiste pentru cuceriri, pentru extinderea statului, în scopul jefuirii altor ţări şi pentru obţinerea de sclavi.

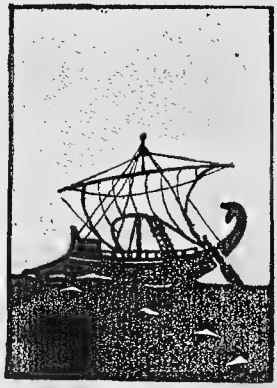
Mult mai tîrziu, spre sfîrşitul mileniului al II-lea î.e.n. o dată cu dezvoltarea construcţiei de corăbii, suprafeţele mărilor au început să devină teatre de acţiuni militare.

Se cunosc astfel în istoria antichităţii, în jurul secolului al XII-lea î.e.n., invazii de popoare pe calea mării, avînd ca urmare cucerirea unor teritorii sau distrugerea flotelor oraşelor maritime. Aceste acţiuni de invazie sau de piraterie nu se pot însă încadra în istoria războaielor pe mare. O primă acţiune de luptă de mari proporţii şi care poate marca începutul artei militare maritime o constituie lupta navală de la Salamina (anul 480 î.e.n.), din timpul războaielor greco-persane.

În secolul al V-lea î.e.n., perioadă de plină dezvoltare a orînduirii sclavagiste, se realizează unele progrese în tehnica construcţiilor navale. Materialul naval de bază folosit în lupta pe mare era o navă numită de greci „trieră“, iar de romani „triremă“. Nava avea un deplasament în jur de 230 t, lungimea 40—45 m, lăţimea 6 m, pescajul 2,5 m. Folosind 150—170 rame dispuse pe trei rînduri, ca mijloc principal de propulsie, triera putea atinge o viteză

* J. J. Rousseau : „Contractul social“.

de 7—8 Nd *. Nava mai avea, ca mijloc auxiliar de propulsie, o velă patrată neorientabilă și care se cobora în timpul luptei. Echipajul era format din 150—170 sclavi la rame și 18—50 luptători care angajau lupta corp la corp, folosind armamentul ușor de infanterie al armatei de uscat : suliţa, sabia, arcul și scutul. În sfîrșit, conducerea navei era reprezentată de comandant — numit „trierarh", administratorul — un fel de secund și hortatorul — conducătorul sclavilor de la rame.



Arma principală a trierei era pintenul — o proeminență întărită, sub linia de plutire, în prova navei. Aceasta se folosea pentru pintenare, adică spargerea bordajului navei inamice în scopul scufundării navei.

Cu mici modificări, acesta a fost principalul material naval folosit în lupta pe mare în întreaga perioadă a orînduirii sclavagiste.

În lupta de la Salamina au participat 800 nave persane și 450 nave grecești. Adoptînd o tactică superioară, folosind mai bine condițiile geografice și avînd un moral mai ridicat al luptătorilor, flota greacă — deși net inferioară numericește — a învins flota persană care a pierdut în această luptă 200 nave. Grecii au pierdut numai 40 nave.

Care era tactica navală folosită în luptele maritime ale epocii sclavagiste ? Formația adoptată era formația de front, simplă sau dublă, cu flancurile împinse înainte (formația în semicerc sau în „semilună"). Scopul luptei se realiza prin contactul direct între nave, prin scufundarea navei inamice în urma pintenării sau prin abordaj — după care se trecea la lupta corp la corp, urmărindu-se capturarea navei inamice. Lupta navală decurgea astfel într-o încăierare generală, prin „dueluri" separate între nave. Atît navigația cît și lupta se desfășurau în apropierea litoralului.

Alte lupte din perioada navelor cu rame au adus oarecare îmbunătățiri materialului naval și tacticii navale.

Astfel, în războiul peloponeziac dintre Sparta și Atena (431—404 î.e.n.), în luptele navale de la Patras și Naupactis au apărut

* Toate aceste caracteristici ale trierei (triremei) sînt deduse după gravurile rămase din epoca respectivă și ele au dus la numeroase controverse între cercetători. Nici un exemplar autentic al unei astfel de nave nu a fost găsit pentru a se putea face lumină deplină în această problemă.

primele tendințe de desfășurare a luptei în mare deschisă și de tăiere a formației inamicului, pentru scindarea forțelor sale.

În lupta navală de la Cap Ecnomos (256 î.e.n.), din timpul războaielor punice dintre Roma și Carthagina, romanii au folosit un nou tip de nave — „pentere" — și au dezvoltat tactica abordajului prin construirea la nave a unei punți speciale de abordaj, numită „corvus". Cu ajutorul acestei instalații se puteau pune în întreaga lor valoare calitățile luptătorilor romani formați în numeroasele lupte duse pe uscat. La Ecnomos, romanii au ieșit învingători.



În sfîrșit, într-o luptă navală din timpul orînduirii sclavagiste, lupta de la Capul Actium (31 î.e.n.) s-a remarcat pentru prima dată tendința de rezolvare a luptei prin acțiuni de la distanță. Flota romană a împăratului Octavian, condusă de Agrippa, înfruntînd flotele întrunite ale lui Antoniu și ale Cleopatrei, a folosit în luptă, de pe navele sale manevriere (liburnele), catapulte cu proiectile incendiare, numite „javeloturi". Victoria în această luptă i-a revenit lui Agrippa.

* * *

Trecerea de la sclavagism la feudalism marchează un nou progres în construcțiile navale, în perfecționarea formelor și a procedeelor de ducere a războiului pe mare.

După cum se știe, nivelul de dezvoltare al forțelor de producție la un moment dat influențează direct asupra dezvoltării tehnicii militare în general (deci și a tehnicii navale) și prin aceasta și asupra formelor și procedeelor de ducere a luptei armate.

În legătură cu aceasta Engels arăta că armamentul, efectivul și organizarea armatelor și a flotelor, precum și arta militară a acestora „depind înainte de toate de treapta la care a ajuns producția la un moment dat și de mijloacele de comunicații" *.

În această lumină trebuie privită problema evoluției tehnicii și a tacticii navale de-a lungul diferitelor orînduiri sociale, pentru a înțelege mai ușor cauzele unui anumit stadiu de dezvoltare al

* Fr. Engels : „Anti-Dühring", E.S.P.L.P. 1955, pag. 185.

acestora, precum și cauzele evoluției lor mai rapide sau mai lente în diferite perioade.

Am văzut că navele orînduirii sclavagiste erau navele cu rame, folosind vele doar ca mijloc auxiliar de propulsie și numai la vînt de pupa. În evul mediu, perioada orînduirii feudale, predomină navele cu vele. Totuși, navele de luptă cu vele își mai mențin încă ramele ca mijloc de propulsie pe timpul luptei pînă către sfîrșitul evului mediu.



Care erau cele mai răspîndite nave ale evului mediu ?

Dintre navele de luptă merită să amintim în primul rînd galera, navă cu vele și un rînd de rame mari și grele ; la fiecare ramă trăgeau cîte 5—6 oameni. Pe punți înalte, la prova și la pupa, se găseau diferite dispozitive de aruncare pentru lupta la distanță (praștii, arcuri și arbalete, folosind diferite greutăți și săgeți).

Din secolul al XIV-lea, la prova și pupa galerelor s-au instalat tunuri care — deși aveau o bătaie mică (70—150 m) — au permis să se renunțe treptat la tactica pintenării și a abordajului, caracteristică perioadei antice.

Galeasa — alt tip de navă de luptă — era mai mare, mai greoaie decît galera și era înzestrată cu aproximativ 70 de tunuri, dispuse la prova, la pupa și în borduri. La fiecare din ramele galeasei trăgeau 8—9 oameni.

Galerele și galeasele erau nave destinate în mod special pentru luptă și nu puteau transporta mărfuri sau trupe. Pentru transporturi s-au construit alte tipuri de nave — caravele, nefuri, galioane etc. —, care nu aveau rame și foloseau pentru propulsie numai velele.

Cît timp tunurile navelor erau încă de o construcție primitivă, cu slabe calități și bătaie mică, ele nu aveau rolul hotărîtor în luptă, și tactica navală folosită era cea cunoscută și în perioada navelor cu rame : dispunerea formațiilor de nave în „semilună“ și apoi angajarea navă cu navă prin pintenare sau abordaj.

În secolul al XVI-lea s-au adus însemnate îmbunătățiri construcțiilor navelor și armamentului lor. Dispar suprastructurile înalte de la prova și pupa și se creează o punte continuă de-a lungul navei. Prin sporirea numărului velelor și prin perfecționarea utilizării lor s-a putut renunța la rame pe navele de luptă. În continuare, pentru propulsie se foloseau de acum numai velele. În

bordajul navelor s-au practicat numeroase deschizături, numite saborduri, prin care ieşeau ţevile tunurilor. Artileria navală s-a perfecţionat treptat. Bătaia ei ajungea la 300 m. Creştea mereu numărul de tunuri care se dispuneau în bordurile navelor pe 2 — 3 rînduri suprapuse.

În anul 1571 are loc la Lepanto o luptă navală între flota hispano - veneţiană, cu 250 nave şi flota turcă cu 300 nave. În afară de vechea tactică a abordajului, în această luptă au fost folosite şi armele de foc (tunuri şi archebuze), mai ales de către spanioli şi veneţieni. Deşi armele de foc aveau o eficacitate destul de redusă, victoria flotei hispano-veneţiene în această luptă confirmă importanţa crescîndă a artileriei la bordul navelor şi îi prevesteşte un viitor însemnat în istoria războaielor pe mare.

Lupta de la Lepanto este ultima luptă de mari proporţii a navelor cu rame.

Dezvoltarea comerţului, pe de o parte, iar pe de altă parte tendinţa de cotropiri şi expansiune colonială a statelor feudale din Europa au avut ca urmare construirea de flote mari în compunerea cărora intrau numeroase nave de transport şi de luptă, din ce în ce mai mari şi cu armament tot mai puternic *. Navele de luptă se diferenţiază în mai multe categorii sau ranguri, de la navele mici cu un deplasament de 100 — 250 tone, 10 — 30 tunuri şi 100 oameni pînă la navele cele mai mari — adevărate „fortăreţe plutitoare" ale epocii navelor cu vele. Acestea din urmă aveau un deplasament de 1 000 — 1 800 tone, 70 — 100 tunuri şi un echipaj de peste 750 oameni.

Corespunzător cu dezvoltarea tehnicii navale se dezvoltă formele şi procedeele de ducere a luptei pe mare. Vechea tactică a abordajului şi a pintenării se dovedea perimată.

În cursul războaielor anglo-olandeze (1652—1674) s-a adoptat tactica luptei navale în formaţia de şir, formaţie care era menţinută cu stricteţe tot timpul luptei. Ducerea luptei în formaţie de şir a fost determinată în principal de dispunerea artileriei în borduri şi de uşurinţa conducerii întregii formaţii în luptă.

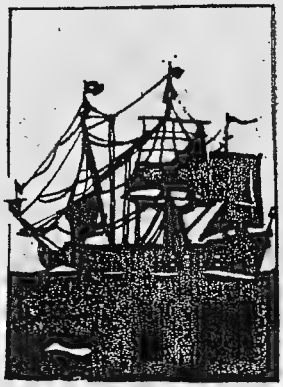
Conform acestei noi tactici — adoptată în curînd de toate flotele mari — grupările de nave aflate în luptă luau fiecare formaţia de şir, executînd foc de artilerie pe drumuri paralele, la distanţa de tragere a artileriei. Cînd artileria nu putea hotărî victoria, se continua lupta prin abordaj sau prin incendierea navelor inamice cu ajutorul unor nave mici incendiare numite brandere.

Apariţia noii tactici de linie a dus la o nouă diferenţiere a navelor de luptă, la clasificarea lor după misiuni.

* La jumătatea secolului al XVII-lea, flota olandeză avea în compunere 16 000 nave diferite, în majoritate de transport.

Astfel, cele mai mari și mai puternice nave care duceau lupta în formație de șir au fost denumite nave de linie. Alte nave, mai mici, folosite pentru cercetare, pentru atacul comunicațiilor maritime și pentru apărare, se numeau fregate. În sfîrșit, o serie de nave folosite în misiuni secundare aveau numiri diferite (corvete, bricuri, brigantine etc.).

Secolul al XVIII-lea și prima jumătate a secolului al XIX-lea se caracterizează prin consolidarea și dezvoltarea capitalismului în unele țări, prin victoria revoluțiilor burgheze în alte țări și, în cele din urmă, prin descompunerea orînduirii feudale și pregătirea condițiilor pentru trecerea la capitalism într-un alt grup de țări. În toate țările dezvoltate, exploatarea feudală este înlocuită treptat prin exploatarea capitalistă. Este perioada evoluției ascendente rapide a noii orînduiri.



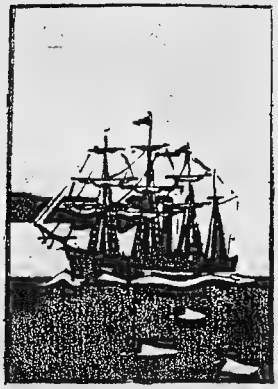
Dezvoltarea și perfecționarea navelor cu vele au continuat într-un ritm rapid în această perioadă. Se construiau nave cu forme mai proporționate, înzestrate cu un număr mai mare de vele și armate cu artilerie tot mai puternică. În paralel cu evoluția tehnicii navale se îmbunătățeau și procedeele de ducere a luptei pe mare.

În lupta de la Cesmé (iunie 1770), flota rusă comandată de amiralul Spiridov și avînd în compunere 9 nave de linie a obținut o strălucită victorie asupra flotei turcești, care avea 16 nave de linie și numeroase alte nave mici. În această luptă, Spiridov a folosit o serie de procedee noi de ducere a luptei : combinarea focului de artilerie cu incendierea navelor inamice (cu ghiulele incendiare și nave incendiare), atacul perpendicular pe formația inamică, concentrarea focului asupra navei-comandant pentru dezorganizarea conducerii etc. Ca urmare a acestor noi procedee folosite, precum și datorită eroismului marinarilor ruși, majoritatea flotei turcești a fost distrusă.

O mare contribuție la dezvoltarea tacticii navelor cu vele l-au adus renumiții amirali Nelson (comandantul flotei engleze) șiUșakov (comandantul flotei ruse) în luptele navale desfășurate la sfîrșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea. Principalele elemente noi aduse de ei în cursul acestor lupte, în care s-a renunțat la clasica tactică liniară, au fost următoarele : fracționarea formației de nave inamice, destrămarea ei, prinderea navelor ina-

mice între două focuri, atacul dinspre coastă executat prin surprindere asupra inamicului, crearea rezervei etc.

Avîntul industrial, cuceririle științei și cele ale tehnicii din cursul secolului al XIX-lea au avut ca urmare un nou salt calitativ în construcțiile navale, în tehnica militară navală și în procedeele de ducere a luptei pe mare. Secolul al XIX-lea reprezintă perioada de trecere de la navele cu vele din lemn la navele cu mașini, construite din fier, trecerea de la artileria cu țeava lisă la artileria cu țeava ghintuită, perioada apariției de noi clase de nave și de noi mijloace de luptă.



În anul 1803, Fulton experimentează mașina cu vapori pentru propulsia navelor. După cîțiva ani, primele nave cu vapori încep să brăzdeze suprafețele mărilor, avînd loc primele ciocniri armate între aceste noi genuri de nave.

Lupta de la Sinope (noiembrie 1853), în care majoritatea flotei turcești a fost distrusă de flota rusă condusă de amiralul Nahimov, constituie ultima luptă navală importantă între navele cu vele.

În deceniul următor, în războiul civil din S.U.A. (1861—1865) s-au mai folosit în luptă nave cu vapori împreună cu nave cu vele, după care în toate războaiele următoare s-au înfruntat în luptele pe mare numai nave cu mașini. din ce în ce mai mari și mai variate, cu armament și cuirasă tot mai puternice.

* * *

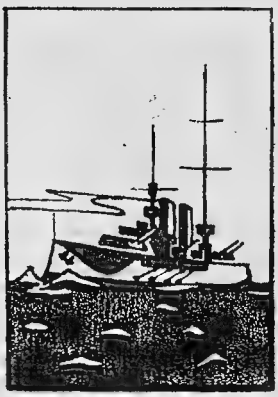
De la sfîrșitul secolului al XIX-lea, începînd cu războiul hispano-american (considerat de Lenin ca fiind primul război imperialist), continuînd cu războiul ruso-japonez (1904—1905) și trecînd prin cele două războaie mondiale (1914 — 1918 și 1939 — 1945), dezvoltarea și perfecționarea tehnicii de luptă pe mare, a procedeelor de ducere a luptelor navale sînt atît de prodigioase, încît urmărirea lor devine extrem de dificilă, iar prezentarea acestora pe parcursul a cîtorva pagini nu poate da decît o imagine palidă a realizărilor de o jumătate de secol în acest domeniu.

Vom încerca totuși să sintetizăm situația tehnicii și a tacticii navale la sfîrșitul primului război mondial, stadiul de dezvoltare la care acestea au ajuns în condițiile mașinismului și în urma acumulării experienței celor trei războaie imperialiste.*

* Războiul hispano-american, războiul ruso-japonez și primul război mondial.

Existența unei mari diversități de nave de luptă și auxiliare de diferite clase și tipuri caracterizează, în primul rînd, această perioadă.

Lupta dintre cuirasă și artilerie, începută în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, a dus, pe de o parte, la perfecționarea continuă a artileriei ghintuite, iar pe de altă parte, la întărirea protecției navelor prin cuirasă. S-au construit astfel nave mari de luptă de diferite clase și tipuri cu o puternică artilerie, dispusă în axul navei în turele mobile și cu tragere centralizată, nave cu o cuirasă groasă de oțel care îmbrăca puntea, bordajul și părțile vitale ale navei, protejîndu-le împotriva exploziilor de toate felurile. Acestea erau navele de linie (derivate din cuirasatele de escadră) și crucișătoarele (cuirasate și ușoare). Deplasamentul lor era cuprins între 30 000 tone (navele de linie) și 7 000 tone (crucișătoarele ușoare). În sistemul de propulsie, mașinile cu vapori au fost înlocuite prin turbine puternice care dădeau navei o viteză de 20—30 Nd. Artileria principală a acestor nave depășea chiar calibrul de 305 mm și avea o bătaie de 24 km. O navă de linie putea avea 12 piese de 305 mm, un cuirasat de escadră — 4 piese de 305 mm, iar un crucișător ușor — 15 piese de 130 mm, ca artilerie principală. În afară de acestea, la bordul navelor se găsea un mare număr de piese de calibru mai mic, care forma artileria secundară a navei. O cuirasă groasă de aproape 300 mm proteja bordajul navelor, iar o altă cuirasă, de grosime mai mică (50—70 mm), apăra puntea și părțile vitale ale navei.



Pînă la primul război mondial inclusiv, principala forță de lovire a navelor a constituit-o artileria. În paralel cu artileria au fost folosite și alte mijloace de luptă, dintre care cele mai importante sînt torpilele și minele.

Cu tuburi lanstorpile au fost armate crucișătoarele ușoare. Din nevoia de a executa lovituri cu torpile prin surprindere, independent sau în cooperare cu artileria, au luat naștere noi clase de nave — torpiloarele și distrugătoarele — cu viteză mare (pînă la 36 Nd) și armate atît cu torpile, cît și cu artilerie. Către sfîrșitul primului război mondial au apărut și nave torpiloare mici, cu viteză mare și folosind pentru propulsie motoarele.

Minele, folosite încă din războiul ruso-japonez, au fost perfecționate și utilizate pe scară largă în primul război mondial. Au fost create noi tipuri de mine : mine cu antenă și mine fără contact electrice, cu aprindere de la mal.

O nouă categorie de forțe începe să se afirme în mod deosebit în războiul pe mare : submarinele. Experimentate încă din războiul civil din S.U.A., submarinele se perfecționează doar la începutul secolului al XX-lea și devin o forță însemnată abia în primul război mondial. În timpul războiului, submarinele aveau o viteză de 16 Nd la suprafață și 8 Nd în imersiune. Raza de acțiune atingea 3 500 Mm. Submarinele erau înzestrate cu 4—6 tuburi lanstorpile, 12—18 torpile de rezervă, iar pe punte erau instalate tunuri. Unele submarine erau construite în mod special pentru lansarea minelor.

Apariția submarinului, ca o armă de temut în lupta pe mare, a impus luarea măsurilor corespunzătoare de apărare. A fost creată o nouă clasă de nave — vînătoarele de submarine — destinate pentru lupta cu submarinele și înzestrate în acest scop cu aparatură hidroacustică pentru descoperirea submarinelor și cu grenade antisubmarine pentru distrugerea lor.

Aviația — o altă categorie importantă de forțe — începe să acționeze alături de celelalte forțe, inițial pe frontul terestru, apoi și pe teatrul maritim. Destinată la început pentru cercetare, aviația a luat parte către sfîrșitul războiului și la acțiuni ofensive folosind bombe de aviație asupra obiectivelor terestre și maritime.

Ca urmare a participării aviației, alături de alte categorii de forțe, la lupta pe mare apar, către sfîrșitul războiului, nave de o construcție specială destinate să transporte avioanele în raionul acțiunilor de luptă.

Se construiesc și se perfecționează și alte clase de nave cu diferite destinații : nave pentru debarcarea desantului maritim, nave de siguranță pentru apărarea transportoarelor pe timpul traversadei și apărarea bazelor etc.

Acesta este tabloul general al dezvoltării claselor de nave la sfîrșitul primului război mondial, nave de o mare diversitate, fiecare clasă avînd bine precizate rolul și misiunile de luptă.

Primul război mondial se caracterizează prin întrebuințarea în masă a variatei tehnici de luptă mașiniste. Pe diferite teatre

maritime de acțiuni militare au participat la lupte peste 3 000 nave de luptă și 10 000 nave auxiliare. S-au perfecționat clasele de nave existente la începutul secolului al XX-lea și s-au construit numeroase noi clase de nave. Apar submarinele și aviația — noi categorii de forțe în lupta pe mare.

În aceste condiții se impunea cu necesitate apariția unor noi forme și procedee de luptă. Scopul strategic, scopul final al războiului pe mare, nu mai putea fi atins printr-o singură luptă decisivă, ca în perioada manufacturieră a capitalismului sau în orînduirile anterioare. Devine acum necesară organizarea unui sistem de acțiuni de luptă complexe, succesive sau simultane, la care să participe majoritatea sau totalitatea forțelor disponibile. Apare în felul acesta operația — o nouă formă de desfășurare a acțiunilor militare, necunoscută înainte, acțiune de mare amploare, care include o serie de lupte. Astfel, în primul război mondial s-au desfășurat operații maritime caracteristice, ca de exemplu : operația de nimicire a forțelor inamice în mare, operații asupra comunicațiilor maritime inamice, operații de blocadă și operații de desant maritim.

Complexitatea și amploarea luptelor și a operațiilor au impus luarea unei serii de măsuri importante de asigurare a acestora — cercetarea, apărarea antisubmarină, apărarea contra minelor, apărarea antiaeriană, apărarea contra navelor ușoare de suprafață — și, în consecință, a fost necesară crearea unor clase noi de nave în acest scop (vînătoare de submarine, nave de pază, dragoare etc.) Datorită creșterii pericolului de mine, dragajul a devenit un gen obligatoriu de asigurare.

Primul război mondial a demonstrat (așa cum va demonstra de altfel și cel de al doilea război mondial) falsitatea, caracterul neștiințific și retrograd al teoriilor militare burgheze referitoare la războiul pe mare.

În acest sens, unele din cele mai răspîndite au fost cele ale lui Mahan și Colomb* cu privire la „stăpînirea mărilor". Ei susțineau că forțele maritime militare au o importanță hotărîtoare în istorie, că un război pe mare nu se poate cîștiga fără cucerirea „supremației pe mare" și că această supremație se poate realiza

*A. Mahan — amiral american : „Influența forței navale asupra istoriei" ; F. Colomb — amiral englez : „Războiul naval, experiența și principiile lui de bază".

printr-o bătălie navală hotărîtoare în care să participe navele mari de luptă.

Așa cum s-a arătat, teoriile lui Mahan și Colomb nu au fost confirmate de experiența celor două războaie mondiale. Realitatea a demonstrat că „stăpînirea mărilor" nu poate fi cucerită nici chiar de cele mai puternice flote din lume. Din contră, flote mai puțin puternice care nu urmăreau să realizeze „supremația pe mare" au obținut succese remarcabile în lupta pe mare. Pe de altă parte, apariția și dezvoltarea aviației și submarinelor au dat o lovitură definitivă teoriilor „flotei masive", punînd sub semnul întrebării utilitatea flotei de linie moderne în cel de al doilea război mondial.

Pe timpul angajamentelor dintre navele mari de luptă (de exemplu, bătălia de la Yutland : 31 mai — 1 iunie 1916), puterile maritime imperialiste (Germania și Anglia) au adoptat tot vechea tactică de linie, duelul de artilerie între formațiile de șir ale navelor de linie, tactică rămasă mult în urma dezvoltării tehnicii de luptă.

Faptul că rezultatul bătăliei de la Yutland nu a avut o importanță hotărîtoare și nu a influențat asupra situației strategice constituie încă o dovadă a crizei teoriei anglo-americane de cîștigarea dominației pe mare printr-o „bătălie generală", precum și o dovadă a falsității doctrinei germane referitoare la procedeele de „egalare a forțelor".

După terminarea primului război mondial, evoluția claselor de nave și a mijloacelor de luptă a continuat în întreaga perioadă care desparte cele două războaie mondiale.

* * *

Nu trecuse decît un sfert de veac de la izbucnirea primului război mondial și atmosfera globului pămîntesc a fost invadată din nou de miasmele războiului. Începea un al doilea război mondial, cel mai mare și mai sîngeros război din istoria omenirii, depășind prin amploarea și rezultatele sale toate războaiele anterioare. Cifrele comparative din tabelul de mai jos sînt cît se poate de grăitoare.

	Primul război mondial	Al doilea război mondial
Durata războiului	4 ani şi 3,5 luni (1 564 zile)	6 ani (2 194 zile)
Numărul statelor participante la război	36	61
Numărul statelor neutre	17	6
Populaţia ţărilor participante la război	1 050 000 000 oameni (62% din populaţia globului)	1 700 000 000 oameni (80% din populaţia globului)
Numărul morţilor în război	10 000 000 oameni	30 000 000 militari 25 000 000 din populaţia civilă
Numărul răniţilor în război	20 000 000 oameni	35 000 000 oameni
Numărul ţărilor pe teritoriul cărora s-au dus acţiuni de luptă	14	40
Suprafaţa teritoriilor pe care s-au dus acţiuni de luptă	4 000 000 km²	22 000 000 km²
Numărul oamenilor mobilizaţi în forţele armate	70 000 000 oameni	110 000 000 oameni

Cheltuielile ţărilor participante la război au fost de 5—6 ori mai mari decît în primul război mondial. Aceste state au produs în timpul anilor de război, după date incomplete, 600 000 avioane, circa 250 000 tancuri, peste 900 000 piese de artilerie, peste 1 500 000 000 proiectile de artilerie, peste 5 000 000 mitraliere şi circa 50 000 000 puşti, carabine şi automate. Uriaşe cheltuieli au fost făcute, de asemenea, pentru construirea navelor de suprafaţă de diferite clase şi a submarinelor.

Cel de al doilea război mondial a fost cel mai distrugător război. După calculele existente, distrugerile cauzate de acţiunile militare în primul război mondial sînt evaluate la 80 miliarde dolari,

în timp ce în al doilea război mondial, numai în Europa, au fost distruse bunuri în valoare de 260 miliarde dolari. Pe diferite teatre militare de acțiuni militare, au fost distruse în total în cursul războiului 1 165 submarine (dintre care 817 revin Germaniei) și un număr de 615 nave de suprafață mari și mijlocii (35 nave de linie, 39 portavioane, 103 crucișătoare grele și ușoare, 438 distrugătoare). Flotele comerciale de pe întregul glob au pierdut în timpul războiului peste 5 000 vase de transport cu un tonaj global de circa 27 milioane tone*.

Atît primul cît și al doilea război mondial au fost generate de sistemul capitalist ca urmare a dezvoltării economice și politice inegale a diferitelor țări capitaliste, precum și a ascuțirii — pe această bază — a tuturor contradicțiilor sistemului capitalist. Aceasta a dus la o luptă înverșunată între statele capitaliste pentru reîmpărțirea lumii, a sferelor de influență și de investiții de capitaluri, pentru reîmpărțirea pieților de desfacere și a surselor de materii prime — într-un cuvînt a dus la lupta pentru dominația mondială.

Pregătit și dezlănțuit de statele fasciste agresive — Germania, Japonia și Italia — împotriva statelor democratice burgheze, cel de al doilea război mondial are particularitatea principală că a început și s-a desfășurat în condițiile existenței a două sisteme sociale diferite : sistemul capitalist și sistemul socialist. Acest fapt a influențat în mod deosebit asupra caracterului, mersului și rezultatelor războiului.

După cum se știe, al doilea război mondial a fost precedat de războaie mici, locale, după care au fost atrase în război majoritatea țărilor de pe glob, războiul căpătînd un caracter mondial în înțelesul propriu al acestui cuvînt.

Războiul a început în Europa la 1 septembrie 1939, ora 4 și 45 minute, prin atacul Germaniei fasciste asupra Poloniei. După această dată s-au desfășurat succesiv acțiunile militare în Oceanul Atlantic, în Europa de vest și nord-vest, în Mediterana, în Africa de Nord și în Balcani. La 22 iunie 1941, Germania a atacat mișelește Uniunea Sovietică. Începe Marele Război al poporului sovietic pentru Apărarea Patriei, împotriva Germaniei fasciste și — o dată cu aceasta — se desăvîrșește procesul de transformare al războiului în război de eliberare, antifascist, din partea țărilor cotropite de Germania. În decembrie 1941 încep acțiunile militare în bazinul Oceanului Pacific, acțiuni declanșate de militariștii japonezi. Aceste acțiuni militare au atras în orbita lor sute de milioane de oameni.

---

* După „The World Almanac".

Războiul s-a desfăşurat cu o intensitate maximă, atît pe uscat cît şi pe mare şi în aer. Întrucît ne vom ocupa numai de acţiunile militare maritime, este necesar să reamintim pe scurt situaţia forţelor şi a mijloacelor de luptă destinate războiului pe mare, la începutul celui de al doilea război mondial.

În tabelul de mai jos se dau caracteristicile tehnico-tactice mai importante ale principalelor clase de nave de luptă din compunerea flotelor, existente la începutul războiului.

Caracteristici / Clasa de nave	Deplasament (t)	Viteza (Nd)	Armamentul principal
Submarine mari (torpiloare)	1 540—2 730* 2 215—3 960	15—17* 8— 8,5	Torpile : VI—VIII/533 mm Artileria : I—II/76—152 mm
Submarine mijlocii şi mici (torpiloare)	250—1 000 350—1 458	13—15 7—11	Torpile : III—VIII/533 mm Artilerie : I/76—102 mm
Submarine miniere	388—1 520 453—2 140	8—16 6— 9	Mine : 18—120 Torpile : II/450 mm — VI/533 mm
Nave de linie	26 000—45 000	27—30	Artileria : VIII—IX/406 mm sau VII—XII/356 mm sau IX—XII/280—305 mm Torpile : II—IV/533 mm (la unele) Aviaţie : 3—4 hidroavioane
Crucişătoare grele	10 000—18 000	32—36	Artileria : VIII—X/203 mm Torpile : VI—XII/533 mm (la unele) Aviaţie : 3—4 hidroavioane
Crucişătoare uşoare	5 000—10 000	32—34	Artileria : IX—XV/150—155 mm Torpile : IV—XII/533 mm Aviaţie : 2—4 hidroavioane
Distrugătoare	1 200—2 100	30—37	Torpile : VI—XV/533 mm Artileria : IV—VIII/120—127 mm
Portavioane	12 000—33 000	25—34	Aviaţie : 20—90 avioane Artileria : VI—VIII/127—203 mm

* La numărător — la suprafaţă ; la numitor — în imersiune.

NOTĂ : În tabel sînt indicate valorile minime şi maxime pentru diferite caracteristici.

Datele din acest tabel ne arată că dezvoltarea construcțiilor navale și evoluția tehnicii de luptă navale au înregistrat progrese însemnate în perioada dintre cele două războaie mondiale.

Submarinele, care în timpul primului război mondial abia începuseră să se afirme ca o forță din dotarea marilor puteri maritime, au căpătat în următorii douăzeci de ani o largă răspîndire în majoritatea flotelor de pe glob. Dacă în privința vitezei submarinelor nu s-au obținut progrese prea mari, s-au realizat în schimb perfecționări însemnate în alte direcții : mare varietate a deplasamentului și a misiunilor, mărirea numărului de tuburi lanstorpile și de torpile de rezervă, a numărului de mine care se pot ambarca, creșterea autonomiei și a imersiunii, îmbunătățirea aparaturii de observare și de deservire a mijloacelor de luptă.

Navele de linie și-au mărit deplasamentul de la 30 000 tone la 45 000 tone, iar calibrul artileriei principale a crescut de la 305 mm la 406 mm. Corespunzător cu această creștere s-a mărit și grosimea cuirasei bordajului pînă la valoarea maximă de 406 mm. În aceleași direcții au evoluat și *crucișătoarele grele și ușoare.* S-a perfecționat aparatura pentru conducerea tragerilor și lansarea torpilelor. La bordul navelor de linie și al crucișătoarelor apar 2—4 hidroavioane destinate pentru cercetarea tactică și corectarea tragerilor artileriei de la bord.

Portavioanele și distrugătoarele abia apăruseră în timpul și la terminarea primului război mondial. La începutul celui de-al doilea război mondial, aceste două clase de nave cunoșteau deja o mare dezvoltare. Astfel, portavioanele au ajuns la un deplasament de 33 000 t și luau la bord pînă la 90 avioane. Existau numeroase purtătoare de hidroavioane, cu deplasament pînă la 15 000 t și 27 hidroavioane.

Distrugătoarele, construite într-un număr foarte mare, deveniseră nelipsite din majoritatea flotelor și erau considerate ca nave universale, datorită armamentului lor variat și misiunilor numeroase pe care le puteau rezolva.

În afară de aceste clase principale de nave s-au mai dezvoltat și perfecționat în perioada dintre cele două războaie mondiale și alte clase de nave despre care se vorbea doar în treacăt în al doilea deceniu al secolului nostru : vînătoarele de submarine, vedetele torpiloare, puitoarele de mine, dragoarele, escortoarele etc. Acestea erau nave cu diferite destinații speciale, indicate de însăși denumirea lor.

În concluzie, în perioada 1920—1940, principala tendință de dezvoltare a navelor a fost îndreptată în direcția măririi numărului de tunuri și tuburi lanstorpile, a măririi și unificării calibre-

lor artileriei, precum și a măririi stabilității de luptă a navelor prin compartimentaj și cuirasă. S-a mărit deplasamentul navelor, a crescut apreciabil puterea lor de lovire, s-a perfecționat aparatura de conducere a tragerilor și de lansare a torpilelor. In sfîrșit, aviația și-a cucerit un loc deosebit de însemnat în lupta pe mare.

A rezultat, în consecință, o însemnată sporire a eficacității forțelor maritime militare, dar în același timp au crescut în complexitate și în amploare acțiunile militare maritime.

Așa cum s-a arătat, în cel de al doilea război mondial, zona luptei armate active a cuprins 40 de state (din Europa, de pe o mare parte a Asiei, din Africa de Nord) și întinderile Oceanelor Atlantic, Pacific, Înghețat de Nord și ale mărilor adiacente.

Ca urmare a declanșării războiului între puterile axei, pe de o parte, și coaliția antifascistă, pe de altă parte, în *Oceanul Atlantic* s-au ciocnit în principal interesele Germaniei și ale Angliei. Anglia, care la începutul războiului avea superioritate de forțe în Atlantic și dispunea de posibilități pentru a-și menține și a mări această superioritate pe timpul desfășurării războiului, fixează ca principală misiune pentru flota din Atlantic apărarea căilor de comunicații oceanice care legau Anglia de aliați și, mai ales, de coloniile ei. Pentru îndeplinirea acestei misiuni, flota engleză își alege ca principală formă de acțiune blocada îndepărtată a bazelor germane din Marea Nordului, fără să se pregătească în mod special pentru lupta cu crucișătoarele și îndeosebi cu submarinele germane.

Germania stabilește ca misiune principală a flotei sale din Oceanul Atlantic (respectiv, din Marea Nordului) interzicerea sau îngreunarea la maximum a comunicațiilor oceanice engleze, în scopul de a înăbuși economia Angliei și a o determina astfel să slăbească presiunile asupra Germaniei. Comandamentul german și-a propus să rezolve această misiune prin reeditarea „războiului de cursă" desfășurat atît cu submarine, cît și cu nave de suprafață special construite.

Acțiunile crucișătoarelor germane împotriva comunicațiilor engleze din Atlantic, avînd un caracter de aventură, au adus la rezultate puțin importante și pierderi inutile. Din a doua jumătate a anului 1941, navele de suprafață germane nu au mai acționat în Atlantic pînă la sfîrșitul războiului.

Efecte mai însemnate s-au obținut, mai ales în prima perioadă a războiului, prin acțiunile submarinelor germane pe comunicațiile engleze din Atlantic, acțiuni care au dus la dezorganizarea acestor comunicații punînd în mare pericol economia Angliei. Începînd din anul 1943 însă, datorită loviturilor primite de nemți din partea armatei sovietice pe frontul de est și a pierderilor uriașe suferite, Germania este obligată nu numai să transfere pe frontul germano-

sovietic aviația care sprijinea acțiunile submarinelor din Atlantic, să-și dirijeze întregul efort al economiei pentru sprijinirea frontului terestru. Din acest motiv precum și datorită măsurilor și acțiunilor de apărare ale flotei engleze eficacitatea acțiunilor submarinelor germane a început să scadă, iar numărul submarinelor scufundate să crească, treptat. În consecință, acțiunile submarinelor slăbesc în intensitate începînd cu a doua jumătate a anului 1943, iar rezultatele obținute devin tot mai mici.

În zorii zilei de 6 iunie 1944 a început debarcarea trupelor anglo-americane în Normandia, debarcare de repetate ori amînată și prin care s-a creat „cel de al doilea front". Debarcarea a reușit datorită faptului că s-a executat în condiții deosebit de favorabile pentru aliați : ofensiva rapidă a armatei sovietice pe întreg frontul de est pînă la granița de nord a Germaniei, pierderile de neînlocuit ale Germaniei fasciste în urma loviturilor primite, superioritatea covîrșitoare a forțelor anglo-americane (în trupe, tehnică de luptă, aviație, forțe navale) față de Germania care își avea concentrate majoritatea forțelor și mijloacelor pe frontul de est, creșterea mișcării de rezistență din Franța etc. Din comparația volumului de forțe și a acțiunilor desfășurate (280 divizii germane în est, 60 divizii în vest, 10 divizii în Italia), rezultă că cel de al doilea front a grăbit întrucîtva înfrîngerea Germaniei și terminarea mai devreme a războiului, prin blocarea unei părți din forțele germane în acțiunile din vestul Europei. Însă soarta războiului din Europa s-a hotărît pe frontul sovieto-german.

Ca urmare a tendinței imperialiste de reîmpărțire a teritoriilor coloniale, bazinul *Mării Mediterane* a devenit teatru de acțiuni militare chiar de la declanșarea celui de al doilea război mondial. După înfrîngerea Franței, principalii pretendenți la dominația în bazinul mediteranean au rămas, pe de o parte, Italia și Germania, iar, pe de altă parte, Anglia și S.U.A. Lupta acută pentru această dominație se explică prin faptul că Marea Mediterană avea o mare importanță strategică pentru ambele grupări imperialiste angajate în conflict.

La începutul acțiunilor militare din Marea Mediterană și Africa, forțele terestre italiene aveau superioritate în efective față de trupele engleze. În ceea ce privește forțele maritime militare, Italia avea o oarecare superioritate cantitativă în forțe ușoare și submarine, fiind însă inferioară în nave mari și aviație maritimă. Trebuie să se mai aibă în vedere faptul că cercurile conducătoare italiene au împins în război țara slab pregătită, atît din punct de vedere economic și militar, cît și din punct de vedere politic și moral. De asemenea, în timp ce anglo-americanii puteau să concentreze pe acest teatru importante forțe terestre maritime și aeri-

ene, nefiind angajați pe alte teatre apropiate, comandamentul italo-german nu avea această posibilitate, fiind angajat cu majoritatea forțelor pe frontul sovieto-german. Aceste elemente vor condiționa pînă la urmă caracterul desfășurării acțiunilor militare din bazinul Mediteranei în avantajul forțelor anglo-americane.

Comandamentul italian, bazîndu-se pe superioritatea numerică inițială în trupe terestre, prevedea acțiuni ofensive cu forțele din Africa de est și din Africa de nord, pentru a scoate pe englezi din coloniile lor și mai ales pentru a ocupa Egiptul și regiunea Canalului de Suez. Pe teatrul maritim de acțiuni din Mediterana, italienii urmăreau să întrerupă comunicațiile engleze dintre bazinul de est și cel de vest al Mării Mediterane și să-și asigure comunicațiile proprii care uneau metropola de coloniile din Africa de nord.

Planul de acțiune al comandamentului englez prevedea organizarea rezistenței în fața ofensivei italiene, aducerea de noi forțe pentru trecerea la contraofensivă și alungarea italienilor din coloniile lor și după aceea transferarea acțiunilor militare în Sicilia și în Peninsula Italică, pentru a scoate Italia din război. În Marea Mediterană, flota engleză trebuia să asigure comunicațiile proprii, care uneau Anglia cu coloniile sale, și să interzică comunicațiile Italiei cu nordul Africii.

Acțiunile militare din Africa și din Marea Mediterană au început la 10 iunie 1940 între Anglia și Italia, ca urmare a intrării în război a Italiei fasciste alături de Germania. Ulterior, ca urmare a primelor înfrîngeri suferite de italieni, sînt introduse în Africa de nord și în Marea Mediterană unități din trupele de uscat, forțele maritime și aeriene ale Germaniei fasciste (februarie 1941), iar din noiembrie 1942 intră în acțiune pe acest teatru și forțele terestre și maritime ale S.U.A.

În nordul Africii, acțiunile militare terestre au avut un caracter limitat, desfășurîndu-se pe o fîșie lată de aproximativ 80 km de-a lungul litoralului Mediteranei, între localitățile El-Agheila și El-Alamein. În anul 1943, ca urmare a retragerii trupelor italo-germane spre vest, acțiunile s-au deplasat pe teritoriul Tunisiei și s-au terminat prin înfrîngerea trupelor fasciste de către armata anglo-americană în raionul orașului Tunis, la 13 mai 1943, cînd s-a pus capăt acțiunilor militare din Africa de nord.

Ulterior, la 10 iulie 1943, s-a efectuat debarcarea trupelor anglo-americane în Sicilia, în condiții deosebit de favorabile pentru aliați. Nemții suferiseră deja înfrîngeri dezastruoase pe frontul sovieto-german, iar trupele italiene pierduseră orice încredere în perspectiva unui război victorios și așteptau momentul favorabil pentru a ieși din coaliția hitleristă. Urmează apoi debarcarea în Peninsula Italică, la 3 octombrie 1943, armistițiul dintre Italia

și puterile aliate (8 noiembrie 1943), în sfîrșit ofensiva trupelor anglo-americane în Italia împotriva rezistenței trupelor germane, pînă la capitularea acestora, la 2 mai 1945.

Pe teatrul maritim din Mediterana nu au avut loc în cursul războiului acțiuni pur navale de mare amploare, în afară de lupta de la Capul Matapan, în care flota italiană — ieșită, în sfîrșit, dintr-o lungă inactivitate — a suferit o grea înfrîngere din partea flotei engleze.

Desfășurarea acțiunilor militare cu caracter limitat din Marea Mediterană și Africa de nord, precum și prelungirea luptelor din Italia în loc de deschiderea celui de-al doilea front constituie încă o dovadă că în acest război statele apusene urmăreau interesele lor imperialiste și nu interesele coaliției antifasciste la care au aderat. Este evident că anglo-americanii nu intenționau să întreprindă acțiuni hotărîte pentru înfrîngerea Germaniei fasciste, ci urmăreau ca atît Germania cît și Uniunea Sovietică să se macine reciproc, să se epuizeze cît mai mult, pentru a se realiza mai ușor cucerirea dominației mondiale de către Anglia și S.U.A.

În *Oceanul Pacific* și în *Asia de sud-est,* războiul a început la 7 decembrie 1941 între Japonia — pe de o parte — și S.U.A., Anglia și Olanda — pe de altă parte.

Japonia, principalul vinovat în declanșarea ostilităților, urmărea prin acest război scopuri imperialiste de mari proporții: cotropirea Birmaniei, Malaeziei, Indoneziei și Filipinelor, ieșirea la Oceanul Indian și obținerea de materii strategice (petrol, cauciuc, fier, metale neferoase etc.); asigurarea libertății de acțiune dinspre est și sud prin distrugerea sau neutralizarea Forțelor Maritime Militare ale S.U.A. din Oceanul Pacific și ocuparea bazelor acestora de pe Insulele Guam și Wake; crearea, în faza a doua, a unei limite de apărare care să treacă prin Insulele Kurile, Marshall, Arhipelagul Bismarck, Insulele Sumatra și Java. După realizarea acestor scopuri principale ale războiului, Japonia avea în vedere un plan de perspectivă în care se prevedea în esență ocuparea Insulelor Midway, Aleutine de Vest, Noua Caledonie, Fidgi și Samoa.

Desfășurarea războiului a dovedit că planul japonez era defectuos, aventurist, deoarece se baza pe supraaprecierea forțelor și posibilităților Japoniei și pe subaprecierea potențialului economic și militar al S.U.A., care era în realitate mult superior celui al Japoniei.

S.U.A., care la rîndul lor, au avut un rol însemnat în pregătirea și dezlănțuirea războiului din Extremul Orient, prevedeau în planul de război acțiuni de apărare în zona Mărilor de Sud

în caz de atac din partea Japoniei, pînă la sosirea în această zonă a flotei americane din Pacific care să dea inamicului o lovitură decisivă. Flota, desfășurată în regiunea Insulei Midway, urma să înainteze succesiv către Filipine, acoperindu-și spatele prin neutralizarea sau cucerirea bazelor inamice de pe Insulele Marshall, Caroline și Mariane.

Principala deficiență a planului a constat în supraaprecierea de către comandamentul S.U.A. a navelor de linie și neînțelegerea rolului important al aviației în războiul pe mare. De asemenea, se subevaluau forțele japoneze și posibilitatea acestora de a acționa prin surprindere, concomitent pe mai multe direcții, pe un front larg.

La 7 decembrie 1941, Japonia declanșează o serie de acțiuni simultane de mare amploare, pe mai multe direcții și prin care s-a realizat o totală surprindere. A fost executată o puternică lovitură asupra flotei americane din Oceanul Pacific, bazată la Pearl-Harbour (Insula Haway) de către aviația purtată japoneză. Concomitent au fost bombardate obiectivele militare din Insulele Filipine, iar trupele japoneze au invadat teritoriul Thailandei și Malayei britanice.

Aceste lovituri inițiale prin care flota americană a suferit pierderi însemnate în nave mari de luptă și aviație au fost urmate de cotropirea destul de rapidă de către forțele armate japoneze a Filipinelor, Indiilor Olandeze și a Asiei de sud-est, datorită slabei apărări a acestora și datorită folosirii factorului surprindere. Teritoriul Birmaniei a fost ocupat de trupele japoneze în mai puțin de cinci luni. Malaya britanică este cucerită într-un timp și mai scurt. La 15 februarie 1942 capitulează în fața a trei divizii de infanterie japoneze garnizoana de 70 000 de oameni a puternicei baze engleze Singapore. Pînă la 7 martie 1942 cad în mîinile japonezilor toate insulele Indoneziei, cu rezervele lor bogate de materii prime strategice.

În anul 1942, ofensiva japoneză continuă în partea de sud-vest și de nord a Oceanului Pacific prin cucerirea Insulei Noua Guineea, Insulelor Amiralității, Noua Britanie, Noua Irlandă, Insulei Gilbert și Arhipelagului Solomon.

În aceeași perioadă însă, comandamentul forțelor americane a luat o serie de măsuri importante care au provocat în curînd schimbarea cursului războiului din Pacific : s-au executat primele lovituri de răspuns împotriva japonezilor, s-a întărit flota din Pacific cu portavioane aduse din Atlantic, s-au creat noi baze aeriene și maritime pe diferite insule ș.a.m.d.

Rezultatele nu au întîrziat să se arate. În operația pentru cucerirea Insulei Midway (4—6 iunie 1942), japonezii suferă o grea înfrîngere, pierzînd 4 portavioane, 1 crucișător și 253 avioane, față de pierderile de 1 portavion, 1 distrugător și 150 avioane ale americanilor. Prin această înfrîngere, Japonia pierde superioritatea inițială pe care o deținea în portavioane. Alte înfrîngeri suferite apoi de japonezi în zona Insulelor Gudalcanal și Noua Guinee îi obligă să treacă în defensivă. Se termină astfel prima perioadă a războiului din Pacific, perioada ofensivei și a expansiunii japoneze, și începe cea de a doua perioadă, în care are loc ofensiva forțelor armate americano-engleze.

Anul 1943 în Oceanul Pacific se caracterizează printr-o relativă și temporară acalmie în operațiile militare de pe majoritatea teatrului, din cauză că nici unul din beligeranți nu mai dispunea de forțele necesare întreprinderii acțiunilor ofensive de mare amploare. Atenția principală a fost acordată concentrării și pregătirii forțelor în vederea operațiilor ulterioare. Totuși, forțele aliate americano-engleze preiau inițiativa, și printr-o serie de operații cu caracter limitat reușesc să cucerească Insulele Aleutine, o parte din Arhipelagul Solomon și Insula Gilbert, o parte din Insula Noua Guinee și din Insula Noua Britanie. Anul 1943 a constituit o cotitură în desfășurarea războiului din Pacific în avantajul forțelor aliate. În acest an, aliații au reușit să lichideze înfrîngerile din anii 1941—1942, să schimbe raportul de forțe în avantajul lor și să pregătească ofensiva de mari proporții din anul următor.

Ofensiva din 1944 a forțelor armate aliate a început în februarie 1944 în partea centrală și de sud-vest a Oceanului Pacific, prin cucerirea Insulei Marshall, a continuat cu alungarea japonezilor din Insulele Mariane și din alte insule din Pacific, terminîndu-se prin cucerirea majorității Arhipelagului Filipinelor. De remarcat însă că acțiunile pentru cucerirea acestor insule s-au desfășurat într-un ritm destul de lent, înregistrîndu-se mari pierderi, cu toate că debarcările și luptele de pe uscat erau sprijinite de pe mare cu considerabile forțe aero-navale.

În anul 1945, războiul din Pacific a luat un curs și mai nefavorabil pentru Japonia imperialistă. Deși nu era încă total înfrîntă, situația sa politică internă și externă, precum și situația ei strategică deveniseră deosebit de încordate și de șubrede. De aceea Japonia a fost obligată să folosească în război mijloace extreme, ca de exemplu avioane cu piloți de sacrificiu special instruiți (Kamikadze), torpile-vii conduse de oameni de sacrificiu (Kaitens) și scafandri de luptă de sacrificiu (Fukurui).

Acțiunile forțelor armate americane au început prin cucerirea insulei Luzon din Arhipelagul Filipinelor și apoi și a restului de insule din acest arhipelag, care a fost complet curățit de japonezi pînă la 6 iulie 1945. În Asia de sud-est, Japonia a pierdut Birmania, Indonezia și o parte din Indochina. Acum, forțele armate aliate aveau posibilitatea să instituie un control absolut în partea de vest a Oceanului Pacific și să-și transfere acțiunile de luptă în apropierea metropolei japoneze. În februarie—martie 1945 a fost cucerită Insula Ivodzima, iar în perioada ianuarie—iunie a aceluiași an — după lupte grele, duse în condițiile unei superiorități covîrșitoare de forțe americane — a fost cucerită Insula Okinawa. Operația pentru cucerirea Insulei Okinawa a constituit ultima operație a forțelor armate aliate din Pacific. Ulterior, pînă la capitularea Japoniei, acțiunile de luptă s-au limitat la bombardarea de către aviația americană a insulelor japoneze.

Guvernul sovietic, îndeplinindu-și datoria de aliat, conform hotărîrilor Conferinței de la Yalta, a acceptat propunerea aliaților de a intra în războiul împotriva Japoniei. Prin loviturile forțelor armate sovietice executate în perioada 9 august—2 septembrie 1945 au fost zdrobite forțele armate japoneze din China de nord-est, din Sahalinul de sud și din Coreea de nord. Japonia a fost nevoită să se recunoască învinsă și să capituleze la 9 septembrie 1945. Prin această capitulare s-a pus capăt celui de-al doilea război mondial.

Acțiuni militare maritime s-au desfășurat, de asemenea, și pe alte teatre, limitate, cum ar fi Marea Neagră, Marea Baltică, mările din Nord, mările din Extremul Orient etc. La obținerea victoriei Uniunii Sovietice asupra Germaniei fasciste și Japoniei imperialiste, un mare rol l-a jucat și flota sovietică, care a acționat cu succes pe aceste teatre maritime. Amploarea acțiunilor flotei sovietice era determinată în principiu de caracterul operațiilor și al luptelor de pe uscat, desfășurate în cursul războiului. Aceasta a limitat posibilitatea de folosire a forțelor navale pentru rezolvarea misiunilor strategice.

Care sînt principalele caracteristici ale dezvoltării tehnicii de luptă navale în cel de-al doilea război mondial ?

În cursul celui de-al doilea război mondial, tehnica de luptă navală a continuat să se perfecționeze sub toate aspectele caracteristicilor navelor : deplasament, viteză, autonomie, armament, mijloace de observare și transmisiuni. În același timp s-au produs schimbări însemnate în privința rolului și a importanței diferitelor clase de nave în ansamblul forțelor maritime militare.

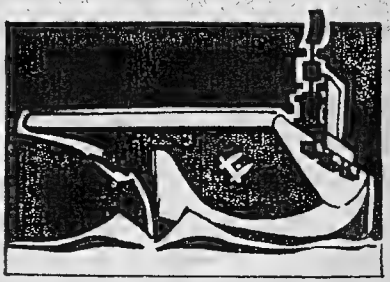


Navele de linie şi-au mărit deplasamentul, viteza şi autonomia (japonezii au construit două nave de linie cu un deplasament de cîte 72 000 t). Vitalitatea acestor nave nu a crescut însă în aceeaşi măsură. Navele de linie au devenit extrem de vulnerabile, mai ales datorită creşterii considerabile a rolului aviaţiei în războiul pe mare. În cursul războiului au fost scufundate 35 de nave de linie, majoritatea în urma acţiunilor aviaţiei, într-un timp extrem de scurt. Soarta unor mari operaţii maritime a fost decisă de către aviaţia de pe portavioane, înainte ca navele mari de suprafaţă să se fi apropiat la distanţa de tragere a artileriei navale. De exemplu, în lupta navală din Marea de Corali (mai 1942) a acţionat exclusiv aviaţia de pe portavioane, fără să se tragă nici un proiectil, fără să se lanseze nici o torpilă de pe nave.

Toate acestea au făcut ca navele de linie care înainte de război erau considerate, în concepţia militară burgheză, drept principala forţă de lovire, baza flotelor mari, să-şi piardă acum mult din importanţă, iar rolul lor în viitor să fie şi mai neînsemnat.

Portavioanele, în schimb, s-au dezvoltat mai mult decît oricare altă clasă de nave, atît în privinţa numărului de unităţi, cît şi a îmbunătăţirii caracteristicilor tehnico-tactice. Marea dezvoltare a acestei clase de nave se datoreşte, în primul rînd, creşterii rolului aviaţiei în acţiunile navale. Participarea a numeroase portavioane în operaţiile maritime din Pacific se explică, pe de altă parte, prin faptul că atît Japonia cît şi S.U.A. erau strîns legate de căile de comunicaţii oceanice şi au purtat războiul pe insule şi în raioane îndepărtate de bazele lor principale.

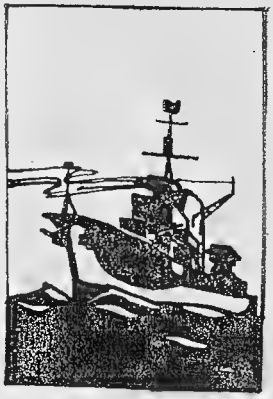
În cursul războiului, deplasamentul a crescut pînă la 45 000 t, iar numărul de avioane purtate — pînă la 135. S-a mărit, de asemenea, autonomia. A apărut o nouă subclasă — portavioanele de escortă —. Aceste portavioane erau destinate apărării convoaielor importante. Ele aveau următoarele caracteristici principale :



deplasament 10—15 000 t, viteza 16—20 Nd, 20 avioane, autonomia 10—14 mii Mm.

Crucișătoarele — și-au îmbunătățit într-o oarecare măsură vitalitatea, însă celelalte caracteristici nu au evoluat prea mult. Folosite în numeroase misiuni, pe majoritatea teatrelor maritime de acțiuni militare, crucișătoarele au arătat totuși că nu corespund pe deplin noilor condiții de ducere a războiului pe mare și noilor mijloace de luptă folosite.

Distrugătoarele. Al doilea război mondial a dovedit că misiunile distrugătoarelor nu mai pot fi aceleași din timpul primului război mondial, adică atacul cu artileria și cu torpila în cadrul luptei între escadre, așa cum s-a întîmplat în bătălia de la Yutland. Acum principalele misiuni pe care le-au rezolvat distrugătoarele au fost apărarea comunicațiilor și asigurarea deplasării navelor mari de luptă, mai ales împotriva aviației și a submarinelor. Din acest motiv, în timpul războiului nu s-a mai urmărit mărirea vitezei, ci accentul s-a pus pe mărirea autonomiei (pînă la 8 000 Mm), pe întărirea armamentului antiaerian și antisubmarin, precum și pe perfecționarea mijloacelor de observare. Schimbîndu-și destinația principală avută în timpul primului război mondial, distrugătoarele au îndeplinit în timpul ultimului război un număr mare și variat de misiuni, comportîndu-se ca nave universale. Ele nu au lipsit din compunerea nici unei flote, de la nici o acțiune de luptă navală importantă.



În cursul războiului, numărul total al distrugătoarelor s-a dublat. Cu toate acestea, ele nu au fost suficiente pentru îndeplinirea tuturor misiunilor flotelor, mai ales a celor de asigurare a căilor de comunicații maritime. În acest scop, în afară de crucișătoare, distrugătoare și portavioane de escortă care participau la aceste misiuni principale, a fost necesar să se mai dezvolte o altă clasă de nave — escortoarele —, care în unele flote au primit denumirea de fregate sau corvete. Caracteristicile principale ale acestora sînt: deplasamentul 500—2 000 t, viteza 16—20 Nd, autonomia 2 000—2 500 Mm, armament principal I—IV/102 mm, mitraliere antiaeriene și armament antisubmarin.

Submarinele s-au dezvoltat mai ales în a doua perioadă a războiului, cînd, după primele lor succese pe căile de comunicaţii maritime inamice, s-au perfecţionat mijloacele de luptă antisubmarine şi a fost necesar să se găsească noi căi pentru micşorarea eficacităţii acestora. Principalul accent s-a pus pe mărirea autonomiei (pînă la 32 000 Mm la suprafaţă şi 350 Mm în imersiune), pentru a putea acţiona în raioane cît mai îndepărtate de baze.



Faţă de pericolul însemnat pe care-l prezenta aviaţia pentru submarinele care navigau la suprafaţă. un mare efort s-a depus pentru creşterea autonomiei în imersiune şi mărirea vitezei submarinelor în imersiune. În acest scop s-a experimentat un nou mijloc de propulsie, turbina Walther cu oxigen lichid, care asigura o viteză de 25 Nd în imersiune. S-a creat, de asemenea, un dispozitiv special care permitea navigaţia în imersiune cu motoarele Diesel. Mărirea autonomiei în imersiune prin acest sistem se făcea în dauna vitezei care nu putea depăşi 8 Nd. (Dispozitivul este cunoscut sub denumirea germană de „Schnörkel".)

Creşterea rolului submarinelor în al doilea război mondial este evidenţiată de participarea masivă a submarinelor mai ales în acţiunile pe căile de comunicaţii inamice, de rezultatele importante obţinute în urma atacurilor, precum şi de amploarea deosebită pe care a luat-o construcţia de submarine în cursul războiului.

Astfel, de exemplu. Germania a început războiul cu numai 45 de submarine, însă a construit în timpul războiului un număr de peste 1 200 submarine, din care a pierdut în total 817 unităţi.

Aviaţia maritimă s-a dezvoltat în timpul războiului mai mult decît oricare altă categorie de forţe, datorită creşterii deosebite a rolului aviaţiei pe teatrul maritim de acţiuni militare. Luptele şi operaţiile navale din timpul primului război mondial s-au transformat în lupte şi operaţii aero-navale în perioada ultimei conflagraţii mondiale. Fără a mai vorbi de operaţiile maritime, se poate afirma cu certitudine că aproape nu a existat o luptă maritimă de amploare mai mare sau mai mică, în care să nu participe activ şi aviaţia bazată la uscat sau aviaţia de pe portavioane. În

aceeaşi măsură a crescut rolul aviaţiei şi pe teatrul terestru de acţiuni militare.

S-au perfecţionat extrem de rapid caracteristicile tehnico-tactice ale avioanelor. A crescut puterea motorului avionului cu 100%, viteza cu 25—50%, raza de acţiune cu 150%, iar încărcătura de bombe cu peste 150%. Se introduce principiul reacţiei în propulsia avioanelor.

Concluzionînd asupra dezvoltării forţelor navale, putem spune că în cursul celui de-al doilea război mondial unele din acestea au căpătat o importanţă mai mare, altele şi-au pierdut din însemnătate, iar altele şi-au schimbat destinaţia principală. Acelaşi lucru se poate spune şi despre mijloacele de luptă folosite în războiul pe mare.

Pentru prima dată în istoria războaielor, acest război a fost — ca să folosim o noţiune geometrică — „tridimensional". El s-a desfăşurat la suprafaţă, pe uscat şi pe întinderile apelor, în înălţime, în spaţiul aerian al globului pămîntesc, precum şi în profunzime, în adîncul apelor oceanelor şi mărilor. La suprafaţa apelor, artileria şi torpilele navelor mari de suprafaţă şi-au pierdut din importanţă. În spaţiul aerian, în combaterea ţintelor navale, şi-au spus cuvîntul cu maximă eficacitate bomba, torpila şi radiolocaţia. Cît priveşte adîncurile apelor, aici mijloacele de luptă au cunoscut o dezvoltare şi o perfecţionare nemaiîntîlnite. Torpile cu aer comprimat şi electrice, dirijate prin giroscop sau autodirijate pe principiul acustic, cu explozie la contact sau prin influenţă, cu traiectorii rectilinii, circulare sau în spirală; mine ancorate, derivante sau de fund, cu aparat de aprindere la contact electric sau aprinderea fără contact pe principiul magnetic, acustic, hidrodinamic; grenade antisubmarine lansate la distanţe mari, cu adîncimi mari de acţiune — iată numai unele din realizările în domeniul armelor sub apă. Toate aceste mijloace au fost folosite în adîncimea apelor, atît de submarine împotriva navelor de suprafaţă, cît şi de navele de suprafaţă împotriva submarinelor. Nu ne-am propus să vorbim de perfecţionarea continuă a mijloacelor de observare radiotehnice — radiolocaţia şi hidrolocaţia — folosite în cele trei dimensiuni ale spaţiului. Sau, mai departe, despre influenţa pe care perfecţionarea acestor forţe şi mijloace de luptă a avut-o asupra dezvoltării artei militare maritime.

După această succintă prezentare a unui material extrem de vast referitor la istoria războaielor pe mare, istorie care a început acum douăzeci și cinci de secole și a atins apogeul în cel de-al doilea război mondial, ne va fi mai ușor să înțelegem problemele care fac obiectul lucrării de față. Căci acțiunile de diversiune submarină nu trebuie privite și interpretate izolat, static, ci în ansamblul acțiunilor de luptă desfășurate pe diferite teatre maritime sau oceanice și în procesul evoluției forțelor și al mijloacelor de luptă pe mare.

PARTEA ÎNTÎI

ÎNCEPUTURILE RĂZBOIULUI SUBMARIN „MINOR"

Cum au apărut forțele și mijloacele submarine de asalt și diversiune

Forțele și mijloacele submarine de asalt și diversiune pe care le vom numi adesea și forțe „minore" au avut un rol destul de însemnat în cursul celui de-al doilea război mondial, în anumite situații și pe anumite teatre maritime de acțiuni militare. Cu tot caracterul limitat al utilizării lor la nivel tactic, cu toate insuccesele înregistrate, aceste forțe „minore" au fost capabile, în unele condiții favorabile, să obțină rezultate importante și să provoace inamicului mari pierderi. Pentru atingerea acelorași scopuri ar fi fost necesare însemnate forțe „majore" și organizarea unor acțiuni maritime de mare amploare. Deși nu au putut influența cu nimic deznodămîntul războiului și nici desfășurarea lui generală, forțele „minore" au pus totuși uneori în situații critice inamicul împotriva căruia au fost utilizate, obligîndu-l să ia măsuri deosebite pentru apărare și pentru refacerea forțelor sale zdruncinate.

Unde, cînd și cum au apărut primele forțe și mijloace submarine de asalt și de diversiune? Care au fost condițiile și cauzele generale sau specifice care au determinat apariția și utilizarea lor în diferite țări și pe diferite teatre? Care au fost scopurile urmărite prin folosirea acestor forțe și mijloace?

La aceste întrebări ne propunem să răspundem în prima parte a lucrării.

Capitolul I

MEDITERANA — LOCUL PRIMELOR IDEI ŞI AL PRIMELOR ÎNCERCĂRI

• Necesitatea găsirii soluţiei într-o situaţie critică pentru Italia. • Două proiecte prind viaţă: torpila condusă de om şi şalupa de asalt explozivă • Reflux şi avîntul forţelor şi mijloacelor de diversiune submarină • Flotila a 10-a M.A.S. se organizează şi se pregăteşte să treacă la acţiune

I

În octombrie 1935, Italia începe să-şi pună în practică tendinţele expansioniste imperialiste în Africa de est, prin cotropirea Abisiniei. Lupta pentru înrobirea paşnicului popor abisinian nu a pus Italiei probleme prea grele şi complicate de ordin militar, datorită evidentei sale superiorităţi în forţe armate şi în tehnică de luptă. Dar, în jungla capitalistă, lucrurile nu se petrec atît de simplu. Aici, cel mai puternic stăpîneşte şi conduce pe cel mai slab sau îl striveşte.

La orizonturile Europei anilor 1935—1936 începeau să se contureze norii ameninţători ai unui nou război mondial. Italia ştia că în acest război va fi inferioară faţă de Anglia din toate punctele de vedere. Pe de altă parte, Italia nu putea realiza înainte de război, cu preţul oricăror eforturi, superioritatea în forţe maritime şi aeriene militare faţă de Anglia, nici chiar în bazinul Mediteranei. În calea ei stăteau normele stabilite la Conferinţa de la Washington, precum şi potenţialul economic scăzut în urma numeroaselor crize şi a concurenţei pe piaţa mondială capitalistă. În aceste condiţii, într-un război maritim deschis, desfăşurat cu forţele „majore" după sistemul clasic, Italia ar fi fost destul de repede înfrîntă de Anglia. Ce era atunci de făcut? Cum putea Italia să lichideze inferioritatea în nave mari de luptă din bazinul Mediteranei şi astfel să-şi asigure dominaţia imperialistă în această parte a lumii?

Este greu de stabilit în amănunt procesul care a avut loc pentru găsirea unei idei „salvatoare", însă soluţia a fost totuşi găsită.

Soluţia consta, în esenţă, din crearea şi pregătirea în cel mai mare secret a unor noi forţe şi mijloace de distrugere care, folo-

site în ascuns, prin surprindere, să provoace inamicului astfel de pierderi, încît chiar de la începutul războiului să se poată schimba raportul de forțe din Mediterana în favoarea Italiei. Mediul cel mai propice pentru acțiunea acestor forțe de un gen deosebit nu putea fi desigur decît mediul submarin, căci numai adîncurile apei pot ascunde prezența și acțiunea unor forțe speciale, atît față de vederea omului, cît și față de diferite mijloace tehnice de detecție.

Noile forțe și mijloace de luptă preconizate și care au început să fie considerate ca o „nouă armă" aveau ca principale caracteristici pozitive posibilitatea acțiunii prin surprindere, precum și posibilitatea păstrării secretului folosirii și existenței lor. Pentru ca „noua armă" să aibă însă eficacitatea scontată, se impunea cu necesitate folosirea ei în masă, simultan pe mai multe direcții, știut fiind faptul că după descoperirea de către inamic a acestei arme, utilizarea ei va fi îngreunată, iar efectul va scădea treptat.

Astfel, sub cerul senin al Mediteranei, prindea viață în capetele unor ofițeri italieni ideea creării unor noi forțe și mijloace de luptă care aveau să provoace peste cîțiva ani însemnate distrugeri materiale și moartea a mii de ființe omenești.

În acest scop era însă necesară o incursiune retrospectivă în cîteva acțiuni similare, experimentate în primul război mondial.

2

După cum se știe, ultimul an al primului război mondial este caracterizat prin ofensiva generală a puterilor Antantei, atît pe frontul de est, cît și pe frontul de vest pentru terminarea victorioasă a războiului împotriva puterilor centrale (Germania și Austro-Ungaria). În această perioadă, o interesantă colaborare între un medic militar și un ofițer de marină din flota italiană a dat naștere unei experiențe originale în Marea Adriatică. Locotenentul medic Rafael Paolucci și căpitanul de rangul 3 Rafael Rossetti, împrieteniți prin nu se știe ce împrejurare, studiau în anul 1918 posibilitatea pătrunderii în ascuns în porturile inamice de pe litoralul de est al Mării Adriatice. Ne amintim că în această perioadă situația politico-militară a Austro-Ungariei era extrem de șubredă. Mișcarea națională de eliberare a maselor de cehi, sîrbi, unguri, români din imperiul habsburgic creștea amenințător. Ostașii se răsculau în masă și plecau de pe front. La 29 octombrie 1918 are loc o mare răscoală în flota austro-ungară din Marea Adriatică. La 30 octombrie, Turcia înfrîntă cere pace. Forța

militară care menținea monarhia austro-ungară era în ultima fază de destrămare.

Privită prin prisma acestor evenimente, experiența medicului și a marinarului ne apare ca o acțiune de divertisment, cu caracter sportiv sau de aventură subacvatică. La 31 octombrie 1918, cei doi ofițeri sînt transportați cu un distrugător pînă în apropierea portului Pola. La distanța care îi oferea siguranța, distrugătorul stopează și de la bordul navei este coborîtă la apă o torpilă de o construcție specială. Sistemul de propulsie al torpilei era cel obișnuit (mașină alternativă cu aer comprimat), însă conducerea torpilei se realiza din exterior, printr-o instalație de manevră manuală a cîrmelor orizontale și verticale. La capul torpilei se găseau două încărcături cu cîte 170 kg trotil. Torpila se putea deplasa cu o viteză de 3—4 Nd și avea o autonomie de 8—10 Mm.

Paolucci și Rossetti se agață de torpilă, o pun în mișcare și se îndreaptă spre intrarea în portul Pola. Ocrotiți de întunericul nopții, ei reușesc să pătrundă neobservați în port unde staționa liniștită și nepăsătoare nava de linie „Viribus Unitis", cu un deplasament de 22 000 tone. Cei doi ofițeri conduc torpila spre navă, fixează de corpul ei, cu ajutorul unor magneți, cele două încărcături de exploziv și armează mecanismul de aprindere, după care la fel de neobservați, se îndepărtează și părăsesc portul.

În zorii zilei de 1 noiembrie 1918, o puternică explozie pune capăt existenței navei de linie „Viribus Unitis", care se scufundă în port.

Șaptesprezece ani mai tîrziu, alți doi ofițeri de marină din flota italiană își amintesc de această întîmplare. Locotenenții ingineri Teseo Tesei și Elios Toschi, dintr-o flotilă de submarine, au studiat timp îndelungat problema creării unei torpile speciale, folosind ultimele progrese tehnice în acest domeniu. Torpila urma să fie condusă în imersiune de către doi oameni, trebuia să ajungă la țintă și să se provoace explozia, asigurîndu-se în același timp salvarea conducătorilor torpilei.

Era o problemă care, deși a mai fost studiată și experimentată, prezenta greutăți însemnate în rezolvarea ei, pentru a se obține rezultatele și succesele scontate. Trebuiau învinse numeroase piedici de ordin tehnic, fiziologic și... chiar birocratic.

Pînă la urmă însă, datorită eforturilor perseverente ale celor doi ofițeri, soluția a fost totuși găsită. Rezultatul final al cercetărilor și al experiențelor efectuate se concretiza printr-o combinație dintre o torpilă și un submarin. Noua armă creată se prezenta, ca aspect exterior, întocmai ca o torpilă obișnuită, însă principiul ei de funcționare era acela al unui submarin miniatural. Torpila

avea un motor electric și un dispozitiv de conducere prin cîrme verticale și orizontale, asemănător cu cel de la avion. Spre deosebire de submarine, echipajul nu se găsea închis în interiorul acestui curios submarin în miniatură, deoarece spațiul extrem de redus nu permitea acest lucru. Cei doi oameni ai echipajului conduceau „submarinul-torpilă" din exterior, călare pe torpilă, avînd în față un simplu parbriz de celuloid, iar pentru orientare foloseau un compas magnetic și un barometru. Conducătorii torpilei erau dotați cu costume speciale de scafandri autonomi și cu aparate de respirat cu oxigen, de mare capacitate. Ei aveau astfel posibilitatea să conducă torpila la imersiunea de 30 metri, să părăsească torpila, să se deplaseze pe fund și să înlăture eventualele obstacole care erau întîlnite în drumul spre țintă. Întregul ansamblu torpilă-om, navigînd în imersiune, era invizibil de la suprafața apei și — datorită dimensiunilor reduse — nu putea fi detectat cu mijloacele de hidrolocație existente la acea dată. Ca procedeu de acțiune, echipajul urma să conducă torpila în imersiune în portul inamic, deschizîndu-și drum prin plasele submarine și obstacolele întîlnite, să ajungă la o navă mare și să fixeze pe opera vie a navei încărcătura de exploziv prevăzută cu un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Conducătorii torpilei părăseau apoi portul, iar nava inamică minată urma să se scufunde prin explozia produsă la ora fixată.

Proiectul și planurile noii arme au fost primite inițial cu rezerve și neîncredere de forurile de conducere ale marinei italiene. Pînă în cele din urmă, datorită necesităților dictate de considerente politice, șeful marelui stat major maritim — amiralul Cavagniari — a aprobat construirea a două modele experimentale de torpile conduse de oameni. Acestea au fost realizate în mai puțin de două luni, sub directa conducere a celor doi ofițeri, în fabrica de armament antisubmarin „San Bartolomeo" din Spezia, iar primele probe au dat rezultate satisfăcătoare.

În una din zilele de la sfîrșitul anului 1935, un cordon puternic de carabinieri înconjura docurile arsenalului din Spezia, împiedicînd trecerea oricărei persoane civile sau militare. În incinta docurilor, în prezența unor înalte persoane din conducerea marinei italiene, avea loc experimentarea oficială a noii arme, a submarinului-torpilă (a torpilei condusă de om). Ascunzîndu-și emoția sub costumele lor de scafandri autonomi, Teseo Tesei și Elios Toschi încalecă torpila, rodul străduințelor lor îndelungate, și pornesc motorul electric. O înclinare a manșei de conducere și torpila girează lin prin fața comisiei, apoi o împingere înainte a

manşei şi torpila împreună cu cei doi ofiţeri începe să se scufunde, dispărînd de la suprafaţa apei. Revenind din nou la suprafaţă şi scufundîndu-se încă de cîteva ori, torpila cu cei doi călăreţi ai ei face ocolul bazinului. Experienţa a reuşit şi desigur că dintre toţi cei prezenţi cei mai mulţumiţi au fost ofiţerii Tesei şi Toschi.

Reuşita acestei experienţe oficiale a risipit neîncrederea care mai dăinuia încă în posibilităţile şi în eficacitatea noii arme şi a provocat însemnate divergenţe între organele de conducere din flota italiană. Unii amirali din conducerea flotei, entuziasmaţi la maximum de torpila condusă de om, susţineau renunţarea completă la forţele şi mijloacele clasice de luptă navale şi desfăşurarea în viitor a tuturor acţiunilor maritime numai cu noua armă. Alţii, „sceptici", dimpotrivă, negau total posibilităţile torpilei-om afirmînd că şi în viitor, ca şi în trecut, numai artileria navală va putea rezolva problema supremaţiei pe mare.

Ca rezultat al celor două tendinţe extremiste contrarii a fost adoptată o soluţie de compromis. Fără să se renunţe la construirea şi la perfecţionarea în continuare a forţelor navale clasice, s-a dat aprobarea oficială pentru construirea primei serii de torpile conduse de oameni. Noua armă a prins, în sfîrşit, viaţă.

La începutul anului 1936, sînt selecţionaţi cu multă grijă cîţiva ofiţeri, dintre cei mai capabili şi mai rezistenţi, care au început pregătirea pentru conducerea noilor submarine-torpile. Micul detaşament de ofiţeri, al cărui comandant a fost numit cpt. rg. 2 Catalano Gontaga, a constituit nucleul viitoarei Flotile a 10-a M.A.S., care avea ca sarcină studiul problemelor de construcţie şi de utilizare în luptă a mijloacelor de asalt ale flotei italiene, flotilă care urma să organizeze numeroase şi importante acţiuni de asalt şi de diversiune în cursul celui de-al doilea război mondial.

De remarcat că la comanda acestui prim detaşament de conducători de torpile a fost numit un ofiţer oarecare din flota italiană şi nu unul din constructorii noii arme. Explicaţia trebuie căutată în birocratismul organelor de conducere şi în conţinutul rigid al regulamentelor marinei italiene, care prevedeau că orice unitate de luptă a flotei trebuie să fie comandată de un ofiţer combatant. Întrucît torpila condusă de om era considerată ca o unitate de luptă, iar ofiţerii ingineri Tesei şi Toschi erau necombatanţi, aceştia au continuat să-şi execute serviciul pe submarinele unde erau ambarcaţi, în timp ce comanda grupului de conducători de torpile era încredinţată unui ofiţer combatant. Cei doi ofiţeri constructori nu au fost nici măcar incluşi în compunerea detaşamentului.

Pe coasta de vest a Italiei, mărginind Marea Ligurică, la 15 Mm nord de Livorno, se găsește gura rîului Serchio. Este o regiune pitorească de litoral, liniștită și izolată, departe de comunicațiile principale și localitățile mai importante. Aici și-a stabilit tabăra de instrucție micul detașament de conducători de torpile, instalîndu-se inițial în corturi, apoi în case țărănești.

O dată cu apariția noii arme se pregăteau și se dezvoltau și cadrele ei de conducere.

* * *

Tesei și Toschi nu au fost singurii pe care i-a preocupat ideea creării unei arme noi de mici proporții, cu ajutorul căreia să se obțină rezultate importante. Cam în aceeași perioadă în care cei doi ofițeri ingineri de marină își construiau calul lor submarin, un alt ofițer din armata italiană — de data aceasta un general de aviație —, pornind de la aceleași scopuri militare, a încercat să ajungă la aceleași rezultate, urmînd însă o altă cale. Tesei și Toschi erau ingineri submariniști și era firesc să caute rezolvarea problemei prin crearea unei arme submarine. Generalul de aviație Amedeo d'Aosta propunea în schimb folosirea hidroavioanelor care să transporte spre bazele inamice mici șalupe rapide, încărcate cu exploziv. Cu sprijinul loviturilor de aviație care aveau ca scop să distragă atenția inamicului, șalupele explozive urmau să pătrundă în port și să fie îndreptate asupra navelor mari de luptă sau asupra transportoarelor inamice, în scopul scufundării lor prin explozia șalupei.

De data aceasta lucrurile au mers mai ușor ca în cazul Tesei — Toschi. La intervenția amiralului Aimone d'Aosta, fratele generalului Amedeo, marina italiană aprobă construirea a două prototipuri de șalupe rapide explozive. Acestea erau foarte ușoare, avînd osatura din lemn și bordajul din tendă rezistentă. Șalupele aveau motorul în exterior și o puternică încărcătură de exploziv la prova. Conducătorul șalupei, după ce asigura precizia dirijării șalupei spre țintă, bloca sistemul de guvernare și se salva aruncîndu-se în apă la cîțiva zeci de metri de țintă.

În felul acesta apare prima șalupă de asalt explozivă care, după numeroase modificări și perfecționări, va fi folosită de flota italiană în cel de al doilea război mondial.

3

Perioadei primului entuziasm provocat de crearea noilor arme i-a urmat o perioadă lungă de stagnare și de indiferență.

Anul 1936 a adus cu el terminarea războiului din Africa, prin înfrîngerea Etiopiei. Victoria obținută cu destulă ușurință a adormit vechile temeri ale Italiei. Fără să vadă că intențiile agresive ale Angliei sporeau în loc să slăbească, Italia considera că situația internațională s-a ameliorat și s-a redus pericolul conflictului european. În consecință, problema construirii de noi forțe și mijloace de luptă a fost pusă la dosar, iar dosarul la arhivă. Detașamentul special de conducători de torpile a fost dizolvat și ofițerii au fost repartizați la alte unități. Noul material care fusese deja construit a fost bine camuflat în depozite încuiate și sigilate cu grijă. Toate cercetările în acest domeniu au fost întrerupte. Forțele și mijloacele de diversiune intrau într-o perioadă de hibernare.

Au trecut doi ani. Aburii beției victoriei din Africa au început să se risipească, permițînd cercurilor conducătoare ale Italiei să vadă mai clar și să aprecieze mai lucid situația internațională.

În acea perioadă exista în flota italiană așa-numita „Flotilă 1 M.A.S." * care avea ca misiune principală căutarea și distrugerea submarinelor inamice în cadrul apărării antisubmarine. În 1938, comandantul flotilei, cpt. rg. 2 Paolo Aloisi primește materialul noilor arme care stătuseră închise timp de doi ani în depozite, o dată cu misiunea de a trece în activitate și a reorganiza mijloacele speciale de luptă. Mijloacele de asalt create cu doi ani în urmă au fost incluse în organica Flotilei 1 M.A.S. și, în urma studiilor, a cercetărilor și a experiențelor efectuate, au fost îmbunătățite atît torpilele conduse de oameni, cît și șalupele de asalt explozive.

A mai trecut un an și situația internațională se înrăutățea simțitor. Conflictul european se contura tot mai evident. În aceste condiții, Marele Stat Major al marinei italiene ordonă o serie de măsuri importante și urgente pentru a cîștiga cei doi ani pierduți în inactivitate.

Comandantul Flotilei 1 M.A.S. primește ordinul să execute noi probe și experiențe pentru perfecționarea cît mai rapidă a mijloacelor speciale de luptă și să pregătească un grup de oameni pentru conducerea acestora. S-a mai ordonat construirea a 12 șalupe de asalt explozive și crearea unui birou special pentru studiul noilor mijloace de luptă. În paralel cu pregătirea de noi cadre, vechiul personal care avea deja o oarecare pregătire și expe-

---

* M.A.S. — inițialele de la „Motoscafi anti sommergibili" = vedete antisubmarine (în realitate vedete torpiloare, cu misiuni de vînătoare de submarine).

rienţă îşi continua periodic antrenamentele, păstrîndu-şi însă funcţiile de bază de la nave.

Noul armament renăştea ca pasărea Phoenix, din praful care se depusese pe el timp de doi ani.

Declanşarea de către Germania fascistă a celui de al doilea război mondial în Europa dă un nou impuls pentru dezvoltarea şi aducerea în stare de eficienţă a mijloacelor de asalt. În golful Spezia s-au accelerat experienţele, pregătirile şi antrenamentele. S-au executat numeroase aplicaţii în cadrul cărora cîte trei torpile speciale erau ambarcate la bordul unui submarin care le transporta pînă aproape de ţintă. Aici conducătorii de torpile, echipaţi în costume speciale de scafandri autonomi, ieşeau din submarin, detaşau torpilele pe care le încălecau şi le îndreptau în imersiune spre ţintă. În paralel, continuau experienţele şi antrenamentele cu şalupele de asalt explozive.

Noile mijloace de luptă maritime se treziseră din somnul lor letargic şi făceau primele mişcări de dezmorţire. Pentru a putea fi folosite însă cu eficacitate în lupta pe mare mai erau încă multe de făcut.

La începutul anului 1941, la comanda Flotilei 1 M.A.S. este numit cpt. rg. 2 Vittorio Moccagatta. Acesta primeşte sarcina să scoată mijloacele de asalt din organica Flotilei 1 M.A.S., unde se găseau din anul 1938, şi să constituie o unitate specială, independentă. Noua unitate este constituită la 15 martie 1941 şi pentru păstrarea secretului organizării, compunerii şi misiunilor sale, primeşte denumirea convenţională de „Flotila a 10-a M.A.S.", prezentîndu-se aparent ca o nouă unitate antisubmarină.

Organizarea Flotilei a 10-a M.A.S. includea un stat major cu secţie operaţii, secţie studii-cercetări, secretariat şi două detaşamente de luptă : detaşamentul mijloacelor submarine de asalt şi detaşamentul mijloacelor de suprafaţă de asalt.

Primul detaşament sub comanda lui J. Valerio Borghese cuprindea şcoala de scafandri de luptă de la Livorno, şcoala de conducători de torpile de la Bocca di Serchio, submarinele de transport a torpilelor conduse de oameni şi grupele de diversiune.

Cel de al doilea detaşament, comandat de cpt. rg. 3 Giorgio Giobbe avea în compunerea sa şcoala pentru conducătorii vedetelor de asalt de la Spezia, vedete de asalt explozive de diferite tipuri şi alte mijloace de asalt de suprafaţă.

Treptat, în Flotila a 10-a M.A.S. au fost atraşi specialişti militari şi tehnici, medici, oameni de ştiinţă, inventatori, ingineri, care fie că făceau efectiv parte din flotilă, fie numai colaborau cu aceasta atunci cînd era necesar. În cadrul flotilei a luat fiinţă

„Centrul submarin". Acesta se ocupa cu studiul efectelor fiziologice datorită activităţii mai îndelungate a omului sub apă.

A fost lărgit sistemul de recrutare şi de completare cu efective al flotilei. S-au emis circulare prin care se solicitau „voluntari pentru misiuni speciale". Cei recrutaţi erau verificaţi şi selecţionaţi minuţios, după care treceau pe la „centrul biologic special", unde medici specialişti le verificau însuşirile fiziologice.

Flotila a 10-a M.A.S. lua o amploare tot mai mare, atît prin creşterea volumului personalului, cît şi prin desfăşurarea unor acţiuni din ce în ce mai numeroase şi mai variate. Secretul militar, atît de necesar mai ales pentru astfel de acţiuni, era foarte greu de păstrat în aceste condiţii. Din acest motiv, flotila a fost împărţită în mai multe subunităţi izolate, constituite pe specialităţi. O astfel de subunitate nu ştia nimic despre existenţa celorlalte subunităţi. Activitatea tuturor acestor subunităţi era însă condusă şi coordonată de comandantul flotilei, care dispunea de fonduri însemnate şi primea ordine direct de la Marele Stat Major al flotei, bucurîndu-se în felul acesta de o mare independenţă în acţiuni. Subordonarea directă faţă de Marele Stat Major maritim realiza o mai sigură păstrare a secretului militar, stimula iniţiativa conducerii flotilei şi reducea timpul necesar pentru realizarea practică a unor propuneri.

În cadrul subunităţilor Flotilei a 10-a M.A.S. se acorda o mare importanţă pregătirii de luptă şi antrenamentelor personalului.

Conducătorii de torpile, după terminarea şcolii de la Bocca di Serchio, executau de două ori pe săptămînă aplicaţii de noapte la Spezia. Conţinutul activităţilor din cadrul acestor aplicaţii îl constituia traversarea golfului în imersiune, înlăturarea obstacolelor submarine, deplasarea în secret în interiorul golfului, apropierea de ţintă, intrarea sub navă, fixarea conului torpilei de chila navei şi îndepărtarea de navă. Pentru executarea aplicaţiilor în condiţii cît mai apropiate de realitatea acţiunilor viitoare, a fost amenajat un poligon special cu ajutorul crucişătorului vechi „San Marco", în jurul căruia au fost create numeroase obstacole submarine. În afară de aceasta, pentru antrenamente erau folosite şi alte nave care ancorau uneori în portul Spezia. Iată numai unul din exemple. În Spezia ancorase nava de linie „Giulio Cesare". Personalul de comandă al navei a fost prevenit că în cursul nopţii, la o anumită oră, de chila navei de linie va fi fixat conul de exerciţiu al unei torpile. Cu toată vigilenţa şi atenţia mărită a personalului de serviciu al navei nu s-a putut observa absolut nimic pînă în momentul cînd conducătorii de torpile au ieşit la suprafaţă strigînd : „S-a terminat". Misiunea de minare de exerci-

țiu a navei de linie a fost îndeplinită cu succes și în cel mai deplin secret.

Antrenamentele practice erau urmate de perioade de odihnă și de refacere a forțelor, perioade în care conducătorii de torpile duceau o viață liniștită, dar austeră și erau supuși unei acțiuni sistematice, abile, de prelucrare ideologică. Aparent acești oameni erau menținuți într-o totală izolare față de evenimentele politice și militare care frămîntau la acea dată lumea. Nu primeau și nu citeau nici un fel de ziare. Nu se discuta niciodată nimic despre succesele sau insuccesele de pe fronturile de luptă și nici despre perspectivele terminării rapide a războiului. Sub masca acestui apolitism absolut, conducătorii de torpile erau transformați în mod sistematic, treptat, încet, dar sigur, în oameni-roboți care nu au dreptul să gîndească, să-și pună diverse probleme, ci numai să execute orbește ordinele pe care le vor primi, chiar dacă și-ar pierde viața în cursul acestor acțiuni.

Paralel cu pregătirea și exercițiile conducătorilor de torpile se desfășurau antrenamentele detașamentului mijloacelor de asalt de suprafață. Programul de pregătire foarte sever, uneori chiar epuizant, prevedea marșuri lungi de-a lungul coastei, executarea de debarcări în secret în diferite puncte de pe litoral, urmărindu-se tot timpul ca în cursul acestor debarcări mijloacele de observare și de apărare de litoral să nu fie alarmate. Antrenamentele se desfășurau în condiții atît de apropiate de realitate, încît mai mulți oameni și-au pierdut viața înainte de a înfrunta inamicul în luptă.

Flotila a 10-a M.A.S. se apropia repede de perioada finală a fazei de pregătire și era gata să treacă la acțiune directă împotriva inamicului din Marea Mediterană. Forțele și mijloacele maritime de asalt deja pregătite și care urmau să fie folosite în cursul războiului erau destul de numeroase și de variate.

Existau grupuri de scafandri de luptă care aveau ca misiune principală fixarea încărcăturilor de exploziv de opera vie a navelor inamice. S-au creat în acest scop încărcături de exploziv cu sisteme speciale de fixare, de diferite tipuri (Migniatta, Cimice, Bauletti etc.). O altă categorie de scafandri de luptă erau pregătiți pentru conducerea torpilelor spre țintă și pentru fixarea conurilor cu exploziv ale torpilei sub chila navei inamice.

Torpila condusă de om sau „torpila-om" era un alt mijloc important de diversiune din arsenalul de luptă al Flotilei a 10-a M.A.S. A fost folosită mai ales torpila de tipul S.L.C. denumită și „Maiale". Pentru acțiunile de asalt la suprafața apei se foloseau vedete rapide explozive de tipul M.T.M. și M.T.R. În sfîrșit, un

alt element de luptă îl constituia submarinul pitic de tipul „S.A." și „S.B.". Toate aceste forțe și mijloace vor fi descrise mai tîrziu o dată cu prezentarea modului lor de acțiune.

Varietatea noilor arme de luptă pe mare rezultă făcînd numai o simplă paralelă între vedeta de asalt explozivă și torpila condusă de om.

Vedeta de asalt explozivă constituia un mijloc de atac deschis și direct asupra unui inamic vizibil. Acțiunea impetuoasă de scurtă durată, de ordinul secundelor, executată de vedetă se poate compara cu asaltul la baionetă și grenadă al infanteristului sub focul puternic al inamicului.

Torpila condusă de om, dimpotrivă, era un mijloc de luptă ascuns, insidios. În conducerea torpilei spre țintă nu era necesară impetuozitate ci calm, multă stăpînire de sine într-o acțiune de mai multe ore în care deplasarea se executa pe sub apă, în întuneric și în frig, în care se pipăia orbește cu mîinile corpul navei inamice pentru fixarea conului cu exploziv, după care urma încercarea de salvare de la moarte. Acțiunea conducătorilor de torpile era analogă cu a pionierilor de la uscat care înconjurați de primejdie la tot pasul execută deminarea unui teren.

Erau arme de construcție cu totul diferită, impunînd oameni cu temperamente diferite și metode de pregătire diferite.

Forțele și mijloacele de luptă „minore" cu care Flotila a 10-a M.A.S. și-a început acțiunile în Mediterana au suferit numeroase transformări și perfecționări în timpul războiului, paralel cu cunoașterea lor de către inamic și luarea contramăsurilor de apărare. Au mai fost de asemenea studiate și construite sub formă de prototipuri și alte mijloace care însă nu au putut fi folosite efectiv.

Caracteristica principală a mijloacelor de luptă „minore" era raza lor mică de acțiune, fapt care necesita transportarea lor cu alte mijloace în raionul de acțiune. În acest scop au fost amenajate submarine speciale pentru transportul torpilelor-om, distrugătoarele au fost folosite pentru transportul vedetelor de asalt, iar vedetele torpiloare și submarinele pentru scafandrii de luptă.

În cursul celui de al doilea război mondial, Flotila a 10-a M.A.S. a executat în bazinul Mediteranei numeroase acțiuni, dintre care multe încununate de succes. S-au executat atacuri asupra navelor și transportoarelor engleze în Gibraltar, golful Suda, Alexandria și Malta. De remarcat este succesul deosebit obținut de torpilele-om la Alexandria, unde șase scafandri de luptă au reușit să scoată din luptă ultimele două nave de linie engleze din bazinul de est al Mediteranei. Bilanțul total al acțiunilor de luptă ale Flotilei a 10-a M.A.S. însumează scufundarea sau avarierea

a 31 de nave de luptă și de transport, cu un tonaj total de 265 000 de tone.

Trebuie să se aibă însă în vedere faptul că majoritatea succeselor au fost obținute datorită unor condiții și situații favorabile. Noile arme, ingenioase desigur atît prin construcție cît și prin modul de acțiune, nu erau cunoscute de inamic care nu lua la început nici o măsură de apărare împotriva lor. În afară de aceasta, în majoritatea acțiunilor a fost folosit teritoriul unor state așa-zise „neutre" (Spania, Turcia). Este evident deci că nu trebuie supraestimat nici rolul și nici eficacitatea acestor noi arme care nu ar fi putut echilibra raportul de forțe, chiar dacă ar fi fost folosite în masă încă de la începutul războiului.

Capitolul II

APAR OAMENI CARE DESCHID SUB APĂ DRUMUL PENTRU OFENSIVA PE APĂ ASUPRA USCATULUI

● Primii pași sub apă ai scafandrilor geniști ● Pentagonul ia măsuri speciale în vederea ofensivei din Pacific și Atlantic ● Pregătirea scafandrilor geniști la Fort Pierce ● Dezastrul de la Tarawa ● Noua concepție tactică de folosire în luptă a scafandrilor geniști

1

Războiul din Africa de nord dura de aproape doi ani și în vara anului 1942 situația devenise destul de critică pentru englezi. La 20 iunie 1942, trupele italo-germane au încercuit Tobrukul luînd prizonieri peste 30 000 de oameni. Urmărind inamicul în retragerea lui rapidă, unitățile fasciste au intrat pe teritoriul Egiptului, au ocupat orașul Marsa-Matruh (28 iunie), iar la începutul lunii iulie au atins aliniamentul de apărare englez de la sud de El-Alamein.

În aceste condiții S.U.A. încep pregătirea forțelor amfibii în vederea „Operației Torch"* pentru debarcarea în Africa de nord. Planul general prevedea debarcarea și ofensiva trupelor anglo-

* Operația „TORȚA".

americane în Africa franceză, în toamnă, concomitent cu ofensiva engleză din Egipt, pentru a prinde trupele italo-germane între două fronturi și a le nimici, terminînd astfel războiul din Africa de nord.

Debarcarea urma să se execute în Africa franceză de vest în raioanele porturilor Oran, Alger și Cassablanca. Unul din obiectivele considerate ca importante pentru reușita debarcării îl constituia aerodromul de lîngă Port Lyautey de pe coasta de vest a Marocului francez.

Cucerirea acestui aerodrom era planificată să se execute cu ajutorul unui desant maritim care trebuia să pătrundă în acest scop cu mijloacele de debarcare pe rîul Oued Sebou pînă aproape de aerodrom. Cum însă intrarea pe rîu era închisă cu plase și estacade, erau necesari scafandri speciali care să înlăture aceste obstacole, deschizînd drum liber mijloacelor de debarcare cu desantul ambarcat pe ele.

Pentru rezolvarea acestei misiuni, în septembrie 1942 a fost pregătit și instruit în grabă un detașament format din 17 scafandri. Zece din aceștia participaseră și la ranfularea navelor americane scufundate de japonezi la Pearl Harbour.

Debarcarea anglo-americană din nord-vestul Africii s-a executat la 8 noiembrie 1942 și cei 17 marinari ai detașamentului și-au rezolvat cu succes sarcina de înlăturare a obstacolelor de la gura rîului Oued Sebou. Aceștia sînt primii scafandri geniști din flota S.U.A.

Aportul acestui mic detașament de scafandri geniști la reușita debarcării nu are însă o însemnătate deosebită dacă ne gîndim că pe timpul debarcării trupele franceze nu au opus aproape nici o rezistență și au acționat numai prin mici încăierări și ciocniri izolate. De altfel, după numai trei zile (la 11 noiembrie), trupele franceze au primit dispoziții din partea Guvernului de la Vichy să înceteze orice rezistență. Am citat acțiunea de la Oued Sebou numai pentru că ea marchează începutul activității scafandrilor geniști în cel de al doilea război mondial.

Însă în fața comandamentului militar al S.U.A. se ridicau planurile operațiilor ofensive de mare amploare din Pacific și Atlantic. În acest scop scafandrii geniști au fost chemați din Africa de nord în S.U.A. pentru a participa ca instructori la pregătirea altor unități de scafandri.

Încă din luna ianuarie a anului 1943, în tabăra de la Fort-Pierce, statul Florida, unități de geniu au început să experimenteze tehnică nouă și metode noi pentru distrugerea barajelor an-

tidesant. Experiențele au arătat că, pentru rezolvarea cu succes a acestor misiuni, sînt necesare subunități speciale de scafandri genişti, avînd în compunerea lor oameni cu însuşiri deosebite, curajoşi, bine instruiți.

Răspunzînd acestei cerințe, amiralul King — şeful statului major al F.M.M. ale S.U.A. — semnează la 6 mai 1943 ordinul de formare şi de organizare a unor subunități speciale destinate înlăturării şi distrugerii barajelor genistice submarine. Ordinul prevedea ca inițial să se pregătească repede un număr redus de oameni pentru a se face față nevoilor imediate, urmînd ca ulterior să se constituie subunități speciale, bine instruite, pentru completarea marilor unități amfibii * ale armatei S.U.A.

Pe baza ordinului amiralului King, paralel cu activitatea desfăşurată în continuare la Fort-Pierce, începe pregătirea de noi scafandri genişti în centrul de instrucție de la Camp-Parry, statul Virginia. În iulie 1943 termină aici cursul de inițiere prima grupă de scafandri genişti, compusă inițial din 13 oameni. Acestora li se mai adaugă încă 8 marinari şi ofițeri, constituindu-se un detaşament de 21 de oameni, care este trimis să acționeze în sprijinul debarcării trupelor anglo-americane din Sicilia (iulie 1943).

Detaşamentul de scafandri genişti sosit de la Camp-Parry avea misiunea să înlăture barajele antidesant de sub apă, creînd pase de acces spre plajă pentru mijloacele de debarcare. Acțiunea detaşamentului în sprijinul debarcării a fost defectuoasă, ineficace, dovedind o insuficientă pregătire şi lipsă de experiență.

„Mai mult ne încurcați cu pasele voastre", i-a spus comandantul unui punct de debarcare comandantului detaşamentului de scafandri genişti. Într-adevăr, majoritatea navelor de desant au ajuns cu bine la plajă şi fără ajutorul scafandrilor genişti.

Dacă nu şi-au putut îndeplini misiunea principală, scafandrii genişti trebuia să-şi justifice cel puțin existența în cadrul operației de debarcare.

Ei au participat la scoaterea de pe uscat a pontoanelor de desant eşuate şi la balizarea paselor de acces spre unele puncte de debarcare. De asemenea, au mai participat la distrugerea obstacolelor antitanc de pe mal şi la ridicarea hidrografică a raionului debarcării. Cu aceasta, ei şi-au considerat realizată sarcina care, după cum se vede, a avut o eficacitate minimă în ansamblul general al operației. Ceea ce s-a realizat însă a fost cîştigarea unei ex-

* În organizarea Forțelor Armate ale S.U.A. marile unități amfibii erau destinate pentru executarea operațiilor de desant maritim.

perienţe preţioase, în condiţiile reale ale teatrului acţiunilor de luptă.

După terminarea operaţiei de debarcare, majoritatea personalului din acest detaşament de scafandri genişti a fost rechemat în S.U.A., pentru a fi folosit la instruirea altor subunităţi.

2

La cîteva zile după semnarea ordinului de constituire a subunităţilor de scafandri genişti, este chemat la Washington unul din cei mai buni specialişti în distrugeri de la Fort-Pierce — căpitanul D. Kaufman. La Pentagon, căpitanul Kaufman primeşte o misiune specială secretă care avea să stea la baza formării şi desfăşurării acţiunilor de luptă ale scafandrilor genişti în operaţiile de debarcare din Pacific şi Atlantic.

În ordinul special primit de Kaufman se arată în esenţă că misiunea principală a Forţelor Armate ale S.U.A. este ca în următorii ani să execute debarcări de forţe în toate colţurile lumii. Opunîndu-se acţiunilor de debarcare, inamicul organizează apărarea antidesant a litoralului, executînd lucrări genistice şi creînd obstacole pentru a împiedica apropierea de plajă a mijloacelor de debarcare. În felul acesta, luptătorii din trupele de desant vor fi obligaţi să sară în apă la o adîncime de 1,80—1,90 m unde se vor îneca sau îşi vor pierde armamentul.

Misiunea căpitanului Kaufman era să studieze metodele de dezorganizare a apărării antidesant a inamicului, înlăturînd obstacolele submarine, astfel încît desantul să poată debarca direct pe plajă sau în imediata ei apropiere. În acest scop, ofiţerul va căuta un loc favorabil pentru stabilirea şi organizarea centrului de instrucţie şi va selecţiona oameni pe care îi va instrui pentru distrugerea lucrărilor genistice. Oamenii selecţionaţi vor fi puşi la dispoziţia lui, indiferent de unitatea din care fac parte.

La sfîrşitul întrevederii de la Pentagon, lui Kaufman i se precizează că misiunea primită este o misiune specială, de o importanţă deosebită, care trebuie îndeplinită fără nici o întîrziere.

Căpitanul Kaufman — supranumit şi „părintele scafandrilor genişti" — şi-a însuşit cu seriozitate misiunea primită, trecînd imediat la acţiune. Cunoscînd bine particularităţile regiunii în care a mai lucrat, unde temperatura ridicată din tot timpul anului permitea antrenamente continue sub apă, Kaufman hotărăşte să stabilească centrul de instrucţie tot la Fort-Pierce. Apoi îşi selecţio-

nează în prima urgență trei ofițeri tineri, pentru formarea nucleului de specialiști.

La începuturile activității sale pentru îndeplinirea misiunii primite, Kaufman a avut de înfruntat greutăți însemnate. Lipseau deocamdată elevii, programele de învățămînt și materialele pentru antrenament. Lipseau de asemenea principiile tactice ale lucrului sub apă pentru înlăturarea obstacolelor submarine. Clădirea centrului de instrucție era abia în construcție și cei patru ofițeri ai nucleului de comandă locuiau deocamdată într-un cort.

Energicul „părinte al scafandrilor geniști" nu se lasă însă intimidat de aceste greutăți ale începutului și pornește cu eforturi sporite la muncă. Pentru a putea începe cursurile, Kaufman cere Pentagonului la 16 iunie 1943, 5 ofițeri, 5 subofițeri, și 30 de soldați dintr-un batalion de geniu marină. S-a făcut apel numai la voluntari care se angajau printr-o declarație scrisă că „acceptă să îndeplinească misiuni speciale periculoase în diferite regiuni ale globului pămîntesc".

Au fost selecționați și recrutați, dintre bărbații în vîrstă 20—35 de ani, numai cei care se bucurau de însușiri deosebite : puternici, rezistenți, buni înotători, curajoși, cu nervi tari ce nu se lasă impresionați de exploziile puternice.

După cum s-a constatat de altfel și la selecționare, majoritatea voluntarilor înscriși prin angajament erau aventurieri, dornici de întîmplări neprevăzute și de senzații tari. Deși încă de la început se răspîndise printre ei zvonul că în acțiunile pe care le vor desfășura pierderile vor fi de 75%, toți sperau că vor fi printre cei 25% care vor scăpa.

După selecționarea cursanților, problema următoare care trebuia rezolvată era întocmirea programului de învățămînt pe baza căruia să înceapă pregătirea viitorilor scafandri geniști. În acest scop, Kaufman a folosit ca document de bază programul preliminar de pregătire fizică al unei unități de cercetare-diversiune care se instruia tot la Fort-Pierce. Acest program de pregătire fizică de 8 săptămîni al cercetașilor diversioniști este însă redus de Kaufman la numai o săptămînă, intensificînd în acest scop la maximum eforturile cursanților astfel încît să poată realiza într-o săptămînă ceea ce alții au realizat în opt. Ordinul Pentagonului prevedea urgentarea la maximum a pregătirii și Kaufman se conforma sarcinii primite.

Pregătirea ofițerilor, a subofițerilor și a soldaților se desfășura în condiții identice, urmărindu-se formarea acelorași deprinderi, pe baza cărora să se poată suporta aceleași greutăți și primejdii. Nici o simplificare și nici o ușurare nu erau admise în

pregătirea ofițerilor față de cea a soldaților. Antrenamentele se executau cu costume speciale și cu echipament de luptă complet, cu bocanci grei, cu armament și cu unelte, cu centuri de salvare etc.

În aceste condiții începe prima săptămînă de pregătire, destinată călirii fizice a cursanților. Pregătirea se desfășura pe principiul efortului ascendent, al intensificării greutăților și al măririi complexității exercițiilor, luîndu-se măsuri severe în scopul păstrării secretului.

Programul zilnic prevedea : o oră de gimnastică, alergare pe o distanță de 5 km și trasul la rame în bărci de cauciuc cu echipaj de șase oameni contra curentului și a vîntului. Se executa de asemenea transportul bărcilor peste stînci, peste șanțuri și peste alte obstacole, traversarea canalelor și a unor zone mlăștinoase aproape inaccesibile. Toate aceste exerciții se desfășurau cu respectarea strictă a unor baremuri foarte severe. Antrenamentele se executau atît ziua cît și noaptea, cu pauze puține și scurte pentru odihnă.

Ultima zi a săptămînii, cea mai grea dintre toate, a atins proporțiile unei zile de infern. După ce în centrul de instrucție s-a dat deșteptarea printr-o alarmă, cursanții au fost puși să transporte pe brațe bărcile pe o distanță de mai mulți kilometri, să traverseze un golf pe al cărui mal opus au fost întîmpinați de un vacarm de explozii, după care s-au retras printr-o mlaștină intrînd pînă la gît în nămol. Ajunși într-o regiune de junglă, aceasta a fost incendiată și elevii au fost obligați să se salveze independent, ieșind din flăcările incendiului. La fiecare pas erau instalate mine-surpriză și capcane care trebuia descoperite și evitate. Un mare număr de grenade de exercițiu aruncate de instructori explodau cu un zgomot asurzitor în apropierea elevilor. Alteori, elevii erau îngropați sub nămol prin explozia unor încărcături puternice de 10—20 kg de trotil care făceau gropi adînci în pămîntul mlăștinos. Spre sfîrșitul zilei, elevii au fost conduși într-o zonă restrînsă, amenajată pentru apărarea circulară. Aici, adăpostiți în tranșee, ei a trebuit să suporte continuu timp de cinci ore un număr de peste 18 000 de explozii puternice, adică aproape cîte o explozie pe secundă.

Scopul urmărit prin activitatea din această zi și mai ales prin exercițiul final era determinat de caracterul acțiunilor viitoare ale scafandrilor geniști. Aceștia vor acționa independent sau în grupuri mici de 2—3 oameni și nu-și vor putea rezolva misiunea dacă nu suportă zgomotul exploziilor puternice și numeroase, care se produc în apă și pe litoral pe timpul luptelor

pentru debarcarea desantului maritim. Scafandrii genişti trebuie să aibă nervii deosebit de puternici, deoarece în condiţiile lor de acţiune nu există suportul moral al masei de luptători, ca în acţiunile obişnuite ale trupelor de uscat.

Se urmărea aşadar prin acest exerciţiu, să se identifice acei elevi care în momentul culminant al luptei nu vor putea suporta infernul de explozii şi, intrînd în panică, îşi vor dăuna atît lor înşişi, cît şi camarazilor lor.

Într-adevăr, după prima săptămînă de pregătire şi mai ales în urma exerciţiului care a marcat terminarea ei, aproximativ 40% din elevi s-au retras de la curs, renunţînd la angajamentul lor iniţial.

Nervii acestora nu au rezistat la exerciţiu şi desigur nu ar fi rezistat nici în condiţiile reale ale acţiunilor de luptă.

După această săptămînă de pregătire, de călire şi de verificare a însuşirilor fizice şi morale, la centrul de instrucţie de la Fort-Pierce a început pregătirea specială sub apă a viitorilor scafandri genişti.

Pregătirea sub apă necesita însă rezolvarea anterioară a numeroase probleme de ordin tehnic. Iniţial, cu studiul aparaturii şi al mijloacelor de luptă necesare scafandrilor genişti s-a ocupat un organ din afara armatei, constituit în august 1943 din oameni de ştiinţă civili şi denumit „Comisia pentru studiul şi experimentarea mijloacelor de distrugere a obstacolelor antidesant" — prescurtat „D.O.L.O.". *

Ulterior, în ziua de 2 noiembrie a aceluiaşi an, din iniţiativa amiralului King, în locul acestei comisii a fost organizat „Consiliul unit de cercetări ştiinţifice al armatei şi al flotei" — prescurtat „JANET"**

Atît „DOLO", dar mai ales „JANET" care funcţiona în apropiere de Fort-Pierce au adus o contribuţie destul de însemnată în formarea şi dotarea echipelor de scafandri genişti, precum şi în elaborarea unor principii de ordin tehnic şi tactic.

In cadrul pregătirii de specialitate a cursanţilor de la centrul de instrucţie Fort-Pierce, activitatea principală o constituiau exerciţiile de distrugere a obstacolelor submarine. În apropiere de Fort-Pierce era dislocat pentru întreaga perioadă a războiului un batalion de geniu marină din forţele amfibii ale armatei SUA. În vara şi în toamna anului 1943, efectivele acestui bata-

* „DOLO" — Demolition of obstacles to Landing Operations.

** „JANET" — Joint Army — Navy Experimental and Testing Board.

lion au avut de îndeplinit o lungă perioadă de timp o activitate cît se poate de ingrată. Geniștii batalionului nu aveau altceva de făcut decît să construiască zi de zi pe litoral și în apă, diferite genuri de obstacole și baraje genistice care erau distruse de elevii lui Kaufman într-un ritm mai rapid, decît ritmul în care se puteau construi. Numai în felul acesta se puteau desfășura însă antrenamentul și pregătirea scafandrilor geniști.

La începutul activității de învățămînt de la Fort-Pierce, înotul era considerat doar ca un mijloc de pregătire fizică a elevilor, iar despre înotul submarin, cu aparate de respirat autonome, nici nu era vorba. Aceasta deoarece în perioada respectivă concepția tactică de folosire a scafandrilor geniști era cît se poate de simplistă și de rudimentară. Se prevedea ca, înaintea acțiunii de debarcare, geniștii să se deplaseze pe timpul nopții cu bărci de cauciuc în raionul în care se bănuia sau se cunoștea existența obstacolelor antidesant submarine. Aici, unul dintre geniști — prevăzut cu costum de scafandru — urma să coboare în apă, să instaleze încărcăturile de exploziv lîngă obstacole, după care întreaga echipă trebuia să se retragă tot cu ajutorul bărcii pneumatice.

A fost necesar să intervină episodul de la Tarawa ca să se răstoarne din temelii întreaga concepție de folosire în luptă a scafandrilor geniști.

3

Tarawa este un mic atol din arhipelagul Gilbert, situat în apropierea Ecuatorului, la latitudine nordică de 1°25′, și longitudinea estică de 173°. În cadrul operațiilor ofensive ale forțelor aliate anglo-americane din Pacific, debarcarea pe acest atol era planificată să se execute în a doua jumătate a lunii noiembrie 1943.

Debarcarea a fost precedată de o pregătire de artilerie și de aviație deosebit de puternică și care a durat timp de 6 zile. Numai în cadrul pregătirii de artilerie au fost aruncate asupra atolului peste 2 500 de tone proiectile, revenind în medie cîte 10 kg pe metru pătrat. Concomitent au fost executate bombardamente aeriene masive cu aviația de pe aerodroamele apropiate și de pe portavioane.

Referindu-se la amploarea și intensitatea acestei pregătiri a debarcării, viceamiralul Hill — comandantul operației — afirma

cu ironie : „Nu vrem să distrugem complet insula ; vrem doar ca ea să nu mai figureze pe hărți".

Existau și alte elemente importante care favorizau la maximum reușita debarcării. Divizia 2 infanterie marină care urma să debarce pe atol era foarte bine pregătită și dotată, iar moralul soldaților, care în această perioadă luptau în numele unei cauze drepte, era suficient de ridicat. Aici s-au folosit pentru prima dată tancuri amfibii pentru debarcarea primului val al desantului. Acestea aveau posibilitatea să forțeze pragurile de stînci submarine cu ajutorul șenilelor și apoi să transporte trupele direct pe litoral. În sfîrșit, debarcarea a fost foarte minuțios pregătită, executîndu-se cu cîteva zile înainte „repetiția generală a debarcării" pe o insulă cu configurație asemănătoare. Din toate punctele de vedere, al condițiilor existente, al superiorității forțelor participante și al măsurilor luate, succesul debarcării părea asigurat în proporție de 100%.

Totuși, după trei ore de la începerea debarcării, majoritatea soldaților debarcați nu au putut înainta pe mal mai mult de 20 de metri. Sute de morți și de răniți zăceau pe litoral, fără să existe posibilitatea evacuării răniților pe navele spital. Pe litoral a ajuns foarte puțină tehnică de luptă, iar numeroase tancuri amfibii au fost pierdute într-un timp scurt.

Dar să urmărim mai atent modul în care s-a desfășurat această acțiune de debarcare nefastă, pentru a înțelege mai ușor cauzele dezastrului.

După nimicitoarea pregătire de artilerie și de aviație a debarcării, în zorii zilei de 21 noiembrie Detașamentul 1 infanterie marină, constituind primul val, începe apropierea de litoral pe mijloacele de debarcare. Japonezii deschid asupra lui focul cu bateriile de coastă care nu au fost neutralizate, ceea ce determină pe americani să schimbe direcția de debarcare stabilită inițial prin planul de debarcare minuțios întocmit. În același timp, curentul puternic din apropierea litoralului împinge primul detașament de debarcare la o distanță mare de raionul de debarcare stabilit și aruncă pe stîncile submarine majoritatea mijloacelor de debarcare. Artileria navală care executa sprijinul cu foc al debarcării este obligată să transporte în timp scurt focul asupra altor obiective, fapt care influențează negativ asupra preciziei și eficacității tragerii.

Japonezii întîmpină tot atît de surprinzător și Detașamentele 2 și 3 infanterie marină, trăgînd asupra lor cu toate categoriile de armament care le-a mai rămas și provocîndu-le însemnate pier-

deri. Concomitent, navele de desant-infanterie pe care se găsea ambarcat Detașamentul 4 infanterie marină sînt oprite de stîncile submarine la o distanță de 450 de metri de litoral. De aici infanteriștii încep înaintarea spre mal în apa care le ajungea pînă la brîu sau chiar la umeri, sub focul ucigător al japonezilor. Un număr mic de oameni din acest al patrulea detașament ajung la mal vii dar complet istoviți, sleiți de puteri, în imposibilitate de a continua lupta.

Alăturîndu-se resturilor din primele trei detașamente, ei se ascund la adăpostul unor stînci de pe plajă, epuizați, răniți, înspăimîntați, fără nici o șansă de a continua înaintarea pe litoral.

Abia în ziua următoare, aruncînd în luptă noi forțe însemnate de infanterie marină, suferind și de data aceasta pierderi considerabile, americanii au reușit cu mare greutate să continue debarcarea care progresa însă într-un ritm foarte lent.

Moartea a 1 200 de soldați de infanterie marină și pierderea a 90 de nave de desant (din totalul de 120) — iată bilanțul tragic al debarcării de la Tarawa.

Să vedem care sînt cauzele acestui eșec suferit de comandamentul american în cursul debarcării de pe atolul Tarawa.

Cauza principală o constituie faptul că înainte de debarcare s-a executat numai cercetarea aeriană care nu a putut da toate răspunsurile la unele probleme foarte importante pentru asigurarea succesului debarcării. Astfel, nu a fost cunoscută existența unui curent puternic care se deplasa paralel cu sectorul de litoral ales pentru debarcare. De asemenea nu s-au cunoscut adîncimile din imediata apropiere a insulei, în orele de maree înaltă și de maree joasă. După cum s-a stabilit ulterior, tancurile amfibii și navele de desant-infanterie ar fi putut trece ușor peste obstacolele submarine numai pe timpul mareei înalte. În realitate s-a debarcat la ora mareei joase și soldații nu au mai putut fi duși pînă la mal cu mijloacele de debarcare, fiind debarcați de pe stîncile submarine în apa destul de adîncă. Atît mijloacele de debarcare cît și tancurile amfibii care trebuia să sprijine nemijlocit trupele debarcate au rămas imobilizate pe stîncile submarine, la 500 de metri de litoral, sub focul bateriilor japoneze. În sfîrșit, o altă deficiență a cercetării care a contribuit la insuccesul debarcării a fost lipsa datelor asupra obstacolelor submarine și a barajelor antidesant create de japonezi în jurul insulei.

Concluzia finală trasă de americani în urma acestei amare experiențe a fost aceea că, în cazul cînd debarcarea nu are la bază surprinderea, este necesară o cercetare preliminară cît mai

amănunțită a zonei de debarcare. Această concluzie a dus și la schimbarea concepției inițiale de folosire în luptă a scafandrilor geniști.

* * *

Pregătirea scafandrilor genişti la Fort-Pierce continua cu intensitate, folosind experiența altor țări, precum și propria experiență de luptă, urmărindu-se permanent perfecționarea aparaturii și a mijloacelor tehnice folosite, precum și îmbunătățirea metodelor de acțiune.

Pentru instruirea lor s-a făcut apel și la un detașament de instructori englezi, specializați, în formarea unităților de cercetare-diversiune de tipul „commandos". În compunerea acestui detașament era și o „grupă de cercetări științifice" care se ocupa cu descoperirea de noi mijloace de luptă și perfecționarea celor existente.

În procesul de instruire și de dotare a scafandrilor genişti au avut loc numeroase tatonări, încercări, renunțări și apoi reveniri. Astfel, după ce au experimentat „labele de broască" și masca cu geam a scafandrilor autonomi, le-au considerat inițial ca inutile pentru ca pînă la urmă să revină la ele.

Au fost de asemenea experimentate aparatele de respirat ale scafandrilor de luptă italieni căzuți prizonieri sau pescuiți după moarte. S-a ajuns la concluzia că acestea sînt mai bune decît cele existente la americani și s-a început fabricarea aparatelor de respirat, folosind prototipul celor italiene. Mari greutăți au fost întîmpinate și la confecționarea unui aparat de aprindere care să prezinte siguranță deplină la funcționarea sub apă. Pînă la urmă instructorii lui Kaufman au reușit să construiască un aparat de aprindere submarin, mai bun decît cel pe care îl realizaseră inginerii civili.

Pregătirea scafandrilor genişti era axată în continuare mai ales în direcția acțiunilor de distrugere a obstacolelor submarine cu diferite încărcături de exploziv. În plus, elevii învățau să conducă pontoane și vedete de desant, să se orienteze în cele mai variate și mai complexe condiții, precum și să execute scheme ale litoralului. Eforturi mari se depuneau și pentru dotarea echipelor de scafandri genişti cu cele mai bune bărci pneumatice și cu aparate de respirat perfecționate.

În toamna anului 1943 termină pregătirea la Fort-Pierce prima grupă de scafandri genişti care este trimisă direct în luptă la debarcările din arhipelagul Aleutine.

O grupă de scafandri genişti avea în compunerea ei 6—7 oameni (un ofiţer, un subofiţer şi 4—5 soldaţi) şi dispunea de o barcă pneumatică, precum şi de aparatura şi tehnica de luptă necesare distrugerilor sub apă. Fiecare grupă purta un număr de ordine şi o denumire convenţională, cu rezonanţe sinistre : „asasinii", „ucigaşii", „ţînţarul" etc.

Următoarele două grupe sînt trimise în sudul Oceanului Pacific unde în scurt timp formează şi instruiesc la rîndul lor alte şase grupe de scafandri genişti.

Prima promoţie de la Fort-Pierce, promoţia anului 1943, a dat flotei un număr de 11 grupe de scafandri genişti. Acestea au fost trimise imediat în diferite regiuni ale globului pentru a trece imediat la acţiune şi pentru a instrui în paralel noi grupe de scafandri genişti.

Datorită acestui procedeu de instruire, asemănător cu o reacţie în lanţ, numărul scafandrilor genişti a devenit în scurt timp atît de mare, încît putea satisface nevoile de asigurare a operaţiilor de debarcare din Pacific.

Aşa cum s-a mai arătat, apariţia scafandrilor genişti în flota S.U.A. a fost determinată de necesitatea unor măsuri speciale de asigurare a operaţiilor de desant din Pacific, Atlantic şi Mediterana, în scopul reuşitei sigure a acestor operaţii, în timp scurt şi cu minimum de pierderi în oameni şi materiale.

Condiţii importante pentru succesul debarcării erau printre altele cunoaşterea obstacolelor submarine naturale din raionul de debarcare, descoperirea şi distrugerea la timp a barajelor antidesant create de inamic, precum şi o minuţioasă cercetare a condiţiilor hidrometeorologice şi oceanografice din raionul acţiunilor proiectate.

Neglijînd aceste măsuri de asigurare în prima perioadă a războiului, americanii au executat defectuos numeroase acţiuni de debarcare, suferind însemnate pierderi în oameni şi materiale. Aşa s-a întîmplat în Insula Guadalcanal, Insula Solomon şi mai ales în trista experienţă a debarcării din atolul Tarawa.

Comandamentul flotei S.U.A., trăgînd învăţămintele necesare din aceste greşeli, a văzut că unul din cele mai bune mijloace pentru asigurarea acţiunilor de debarcare îl reprezintă scafan-

drii genişti, folosiţi de altfel şi înainte însă, într-o altă idee tactică. De la sfîrşitul anului 1943 şi pînă la terminarea războiului, scafandrii genişti din flota S.U.A. au rezolvat misiuni numeroase şi variate în cadrul operaţiilor de desant din Pacific şi Atlantic. Înainte de debarcare, scafandrii genişti efectuau o minuţioasă cercetare genistică şi hidrografică sub apă, în apropierea litoralului inamic. Pe baza datelor acestei cercetări, se alegea raionul cel mai favorabil pentru debarcare. În continuare, scafandrii genişti treceau la distrugerea barajelor antidesant ale inamicului, deschizînd pase de trecere pentru mijloacele de debarcare, pase care erau de regulă balizate. Pe timpul luptei pentru debarcarea desantului maritim, scafandrii genişti dirijau deplasarea spre plajă a mijloacelor de debarcare, pe pasele create anterior. De asemenea, participau în caz de nevoie, la construirea porturilor artificiale, precum şi la rezolvarea altor misiuni.

Analizînd condiţiile, formele şi procedeele de desfăşurare a acţiunilor de debarcare din cel de al doilea război mondial, apare evident — fără a mai fi necesar să fie demonstrat — faptul că scafandrii genişti au uşurat pregătirea şi execuţia debarcărilor însă în nici un caz nu au putut reprezenta elementul determinant în succesul unor acţiuni atît de complexe. Principalul rezultat obţinut cu ajutorul scafandrilor genişti a fost micşorarea procentului de pierderi în forţele şi mijloacele de debarcare. De altfel chiar şi acest rezultat a fost obţinut cu preţul unor mari sacrificii, numeroşi scafandri genişti fiind pierduţi datorită unei conduceri dezorganizate, datorită focului artileriei proprii prost reglat, datorită unor transmisiuni defectuoase sau a slabei discipline.

Capitolul III

ANGLIA RECURGE LA NOI COMBINATII, FOLOSIND EXPERIENŢA ALTOR ŢĂRI

• Considerente noi în folosirea noilor arme • Măsuri speciale în vederea unei operaţii de mare amploare

1

Anglia a fost un alt stat care a folosit în timpul celui de al doilea război mondial forţe şi mijloace submarine de asalt şi diversiune. Faptul pare inexplicabil dacă ne gîndim că atît la înce-

putul războiului, cît și pe tot timpul desfășurării lui, forțele navale de suprafață engleze erau superioare celor italiene în Mediterana și celor germane în Atlantic. În consecință, nu-și găsea justificarea folosirea unor mijloace și metode noi de luptă sub apă pentru echilibrarea raportului de forțe, așa cum am văzut că au fost obligați să procedeze italienii. Forțele maritime engleze erau capabile, așa cum au dovedit-o de altfel în cursul războiului, să decidă soarta unor acțiuni navale cu ajutorul forțelor principale, folosind procedeele clasice de acțiune în războiul pe mare.

Cauzele pentru care Anglia a recurs totuși și la războiul submarin „minor" trebuie căutate într-o altă direcție decît aceea a schimbării raportului de forțe.

Cu toată superioritatea în navele de suprafață, Anglia acumulase în primii ani de război o experiență tristă, prin pierderea unui număr apreciabil de nave mari de luptă, mai ales portavioane și nave de linie (Hood, Ark Royal, Repulse, Prince of Wales, Barham etc.). Scufundarea fiecărei nave mari de luptă constituia o pierdere grea, scădea potențialul militar în fața unui inamic care se menținea încă destul de puternic pe teatrul maritim. Economia engleză, deși mai dispunea încă de însemnate resurse, nu avea posibilitatea să construiască nave mari de luptă într-un ritm rapid și fără sacrificii sensibile.

Pe de altă parte, cu toate că și Germania suferise pierderi însemnate în nave mari de luptă, aceasta mai dispunea încă de puternica navă de linie „Tirpitz" — fratele lui „Bismark" — care, înainte de a fi scufundat, a produs atîtea neplăceri englezilor. În urma experienței acumulate, surprizele provocate de „Tirpitz" puteau fi și mai mari. Din toate aceste motive, flota engleză nu mai avea curajul să mai angajeze o luptă deschisă, la larg, cu nave mari de luptă, așa cum a procedat în primul război mondial și la începutul celui de al doilea. Riscul era acum prea mare. Fiecare navă inamică scufundată putea însemna pierderea uneia sau chiar a mai multor nave proprii.

Această concepție de prudență maximă în lupta pe mare era dictată și de alte considerente, de ordin politic. Anglia și S.U.A. erau aliate în acest război, însă legea concurenței și a contradicției dintre statele capitaliste își păstra întreaga ei valabilitate. Cu fiecare navă mare de luptă scufundată, Anglia pierdea nu numai în fața inamicului militar — coaliția germano-italiană —, ci și în fața S.U.A., aliatul militar din timpul războiului, însă inamicul pe plan politic și economic de după război. Fiecare navă mare de luptă pierdută reprezenta o fisură în forța maritimă a Angliei, o piedică spre realizarea „stăpînirii mării" în rivalitatea cu S.U.A.

Acestea sînt cauzele care au decis Anglia să folosească forțele „minore", sperînd ca prin aceasta să reușească să scufunde navele mari de luptă germane și italiene, fără a risca nici o navă mare engleză.

* * *

Pentru realizarea acestor scopuri, englezii au folosit o întîmplare mai veche. În octombrie 1940, italienii au executat la Gibraltar un atac nereușit cu torpile conduse de oameni, pierzînd cu această ocazie o torpilă. Englezii găsesc torpila pierdută și o studiază în amănunt, fără însă a-și manifesta deocamdată intenția de a construi torpile de acest gen și a le folosi în luptă.

Abia după aproape doi ani, datorită cauzelor menționate mai sus, comandamentul flotei engleze hotărăște să introducă în dotare trei noi tipuri de arme, destinate războiului submarin „minor" : submarinul pitic tip „X-Midget", cu echipaj de patru oameni, submarinul pitic tip „Wallesman", monoloc, remorcat de vedete torpiloare pînă în raionul de acțiune și torpila condusă de om tip „Charriot", cu doi oameni, după modelul torpilelor italiene. Construcția tehnică a noilor arme a fost accelerată la maximum, constituindu-se în acest scop o unitate navală specială, independentă și luîndu-se cele mai severe măsuri de păstrare a secretului.

În iulie 1942, prima din aceste arme — „torpila-om" — a fost experimentată la Plymouth și după ce i s-au adus cîteva modificări tehnice, este introdusă în dotare. Ea primește certificatul de maștere în ianuarie 1943, cînd este folosită pentru prima dată la Palermo împotriva navelor italiene.

Ce amară ironie pentru italieni ! Asemenea unui bumerang arma creată de ei s-a întors asupra propriilor lor forțe...

2

Anglia nu a folosit numai experiența inamicilor italieni, ci și pe cea a aliaților americani în utilizarea scafandrilor geniști pentru asigurarea specială a acțiunilor de debarcare. Englezii au folosit în această privință învățămintele dezastrului cu care s-a soldat debarcarea nereușită anglo-americană de la Dieppe (19 august 1942), cît și concluziile trase de americani și măsurile luate în urma acțiunilor de debarcare din Pacific și în special a insuccesului de la atolul Tarawa.

După lungi și repetate amînări și tergiversări, la începutul anului 1944 s-au accelerat în Anglia pregătirile pentru invazia în Europa, în vederea creării celui de al doilea front.

Planurile invaziei pe continent prevedeau participarea masivă a trupelor de uscat, a forțelor maritime militare și a forțelor aeriene militare, precum și mobilizarea tuturor forțelor și mijloacelor necesare unei operații strategice de asemenea amploare. Se lua în considerare necesitatea debarcării unui număr mare de trupe, armament, muniții, mijloace de transport, echipament, alimente, tancuri, combustibil etc., în condițiile desfășurării unor lupte cu o durată de săptămîni sau chiar de luni. Planul de operații prevedea să se debarce în prima zi 100 000 de oameni, 14 000 tone de materiale și 14 000 unități de transport, inclusiv tancurile. În continuare urma să se debarce zilnic cîte 12 000 tone de materiale și cîte 2 500 unități de transport.

Pentru realizarea acestui plan, una din principalele probleme care trebuia rezolvată o constituia construirea unor porturi artificiale, avînd în vedere faptul că debarcarea urma să se execute într-un sector de litoral neamenajat, lipsit de porturi. În acest scop se prevedea pregătirea unor elemente prefabricate, transportul lor în punctele stabilite, în primele ore după începerea debarcării, precum și asigurarea montării elementelor și darea în folosință a porturilor artificiale în timpul cel mai scurt.

La alegerea zonei de debarcare s-a ținut seama de experiența debarcărilor anterioare, ajungîndu-se la concluzia că o debarcare de mare amploare are șanse de reușită numai dacă se execută într-un raion al litoralului nefavorabil, accidentat, greu accesibil și care — din aceste motive — nu este amenajat și nici apărat puternic de către inamic. Pe baza acestor considerente, s-a stabilit ca debarcarea să se execute în sectorul de litoral din Normandia, între peninsula Cotentin și rîul Orne. Sectorul ales prezenta o serie de dezavantaje: coasta era abruptă, lipseau porturile, fundurile mici împiedicau apropierea navelor de mal, plajele erau puține și cu o întindere limitată, iar mareele aveau o mare amplitudine (6,5 m). Pe lîngă aceste dezavantaje, sectorul de debarcare se bucura însă și de unele avantaje importante: era slab fortificat de inamic, se găsea la mare distanță de raioanele de concentrare a rezervelor inamice și era adăpostit contra vînturilor de vest și sud-vest de către peninsula Cotentin.

Debarcarea în aceste condiții punea în fața comandamentului operației de desant o serie de probleme complexe, din care unele nu mai fuseseră întîlnite în debarcările anterioare. Era vorba de transportarea elementelor de construcție ale porturilor artificiale

peste La Manche, în Normandia, asigurarea apropierii de litoral a transportoarelor și a navelor de desant încărcate cu trupe și tehnică de luptă, precum și deschiderea căilor de trecere prin obstacolele naturale și barajele antidesant create de inamic. Pentru rezolvarea cu succes a acestor probleme dificile, se impuneau o serie de măsuri preliminare.

Era necesară, în primul rînd, o perfectă cunoaștere a adîncimilor în sectorul de debarcare, la diferite distanțe de litoral, la mareea înaltă și mareea joasă. Mai trebuia să se cunoască natura fundurilor pe care urmau să se instaleze elementele prefabricate ale digurilor și ale danelor.

Era, de asemenea, necesară cunoașterea precisă a curenților din apropierea coastei. În sfîrșit, trebuia să se determine amănunțit caracterul și densitatea obstacolelor și a barajelor submarine create de inamic, la diferite distanțe de litoral. Într-un cuvînt, se impunea o complexă și minuțioasă cercetare submarină în sectorul de debarcare, ocupat, supravegheat și apărat de inamic. Evident cu această sarcină atît de dificilă nu putea fi dusă la îndeplinire decît cu ajutorul scafandrilor geniști.

Încă din noiembrie 1943 au sosit în Anglia din S.U.A. șase scafandri geniști din prima promoție de la Fort-Pierce, cu misiunea de a forma și instrui subunități de scafandri geniști englezi care urmau să participe la invazia din Franța. În luna decembrie a aceluiași an au venit în Anglia alți nouă scafandri geniști, din a doua promoție de la Fort-Pierce.

Scafandrii geniști americani și englezi au început o perioadă intensă de instrucție sub comanda locotenentului major P. Smith, care participase și la debarcarea din Sicilia. Antrenamentele se desfășurau pe o plajă în apropiere de Plymouth unde a fost amenajat un poligon cu baraje antidesant, estacade și alte obstacole submarine.

În februarie 1944, din cele zece subunități existente de scafandri geniști au fost constituite trei grupări care au fost trimise în raioane diferite ale Angliei, împreună cu trei batalioane infanterie marină, pentru continuarea și definitivarea pregătirii în vederea debarcării. Una din grupări urma să acționeze pe direcția principală a debarcării, iar celelalte două pe flancuri.

Pe măsură ce se apropia data debarcării, soseau în Anglia noi subunități de geniști submarini americani, care completau și întăreau subunitățile existente. În aceeași măsură se intensifica și pregătirea de luptă a scafandrilor geniști.

La 1 iunie 1944, o parte din subunitățile de genişti submarini sînt transportaţi cu submarinele în raionul stabilit pentru debarcare, unde încep munca grea şi periculoasă de cercetare a raionului şi de distrugere a obstacolelor. Scafandrii genişti trecuseră la acţiune în vederea invaziei pe continent.

Capitolul IV

„COPILĂRIA ULTIMULUI AN DE RĂZBOI AL GERMANIEI"

• Aplicarea tardivă a unei idei mai vechi • Organizarea şi pregătirea Grupării „K" • Centrul de cercetări ştiinţifice al Grupării „K"

I

În anul 1939, în perioada cînd Hitler se pregătea să apese pe butonul de declanşare a celui de al doilea război mondial, un tînăr german — Alfred von Burzian — se ocupa cu o problemă cît se poate de paşnică. Departe de zgomotul pregătirilor de război, el studia în cadrul unei expediţii de cercetări ştiinţifice viaţa rechinilor din Oceanul Pacific. Cercetările se efectuau prin scufundări şi înotul sub apă cu ajutorul unui echipament special de scafandru.

După începerea războiului, membrii expediţiei — credincioşi führerului — au răspuns la apelul goarnei de luptă şi s-au înapoiat în Germania. Burzian scapă uşor de mizeria vieţii de front şi reuşeşte, în 1942. să fie trimis în Grecia ocupată de fascişti împreună cu ceilalţi membri ai expediţiei, pentru continuarea cercetărilor în domeniul înotului submarin.

Aici, în timpul antrenamentelor din Marea Adriatică, probabil şi sub influenţa acţiunilor reuşite ale Flotilei a 10-a M.A.S., în capul lui Burzian se naşte ideea posibilităţii intrării în porturi a unor oameni izolaţi, pentru atacul sub apă al navelor mari inamice.

În anul 1943, Burzian face propuneri pentru aprobarea ideii sale. În sprijinul propunerii, el execută şi o reuşită demonstraţie în bazinul de înot olimpic din Berlin. Semnificativ este faptul că cercul restrîns al participanţilor la această experienţă era format

în cea mai mare parte din ofițeri ai serviciului de informații al armatei germane. Asistă, de asemenea, și un ofițer din Flotila a 10-a M.A.S. cu care Burzian ia imediat legătura.

In urma acestei demonstrații, luîndu-se legătura cu comandamentul flotei italiene, A. V. Burzian împreună cu un alt ofițer, Richard Reimann, sînt trimiși în Italia pentru continuarea antrenamentelor în cadrul Flotilei a 10-a M.A.S.

După cîteva luni de pregătire, în decembrie 1943, cei doi ofițeri execută un exercițiu demonstrativ reușit în portul Spezia, care are ca urmare trimiterea în Italia a încă 30 recruți germani pentru antrenament. Ia ființă astfel un prim detașament de scafandri de luptă, patronat probabil de serviciul de informații al armatei germane, care intenționa să-l folosească în scopuri de cercetare și de spionaj. Detașamentul nu a fost totuși folosit în mod independent nici de serviciul de informații și nici de comandamentul flotei germane. El va fi inclus ulterior în Gruparea „K", despre a cărei constituire și pregătire vom vorbi imediat.

Ideea folosirii mijloacelor „minore" pentru lupta sub apă exista așadar de mai mult timp în flota germană. Se făcuseră și experiențe în acest domeniu. Exista și posibilitatea folosirii bogatei experiențe de luptă în acest domeniu al Flotilei a 10-a a M.A.S. Totuși, flota germană nu a folosit de la început noile mijloace de luptă submarine.

După cum se știe, încă de la începutul războiului, pentru Germania raportul de forțe pe teatrul maritim era defavorabil și nici nu erau șanse de echilibrare a raportului de forțe într-un timp scurt. Contînd pe un „război fulger", Germania a început agresiunea înaintea terminării navelor de linie și a portavioanelor proiectate. Planul aventurist al comandamentului suprem german prevedea cucerirea rapidă a Europei și apoi capitularea Angliei, asupra căreia trebuia să se instituie blocada totală maritimă prin ofensiva cu submarinele, crucișătoarele și aviația, urmată de invazia pe insulă. În fața unor astfel de planuri, desigur că nici nu se putea pune problema războiului submarin „minor". Nici chiar în anul 1943, cînd devenise clar că planul „războiului fulger" a eșuat, comandamentul german nu a fost de acord cu folosirea noilor mijloace de luptă submarine, menținîndu-se cu rigiditate pe poziția acțiunii exclusive cu mijloace „majore".

În anul 1944 însă, în urma loviturilor zdrobitoare ale armatei sovietice și în fața pericolului invaziei anglo-americane, înfrîngerea Germaniei apărea ca inevitabilă. De altfel, în această perioadă nemții nu mai aveau nici forțe navale importante cu care să reziste în războiul pe mare. Începînd din iarna anului

1943—1944. flota germană a desfăşurat numai acţiuni limitate, cu caracter defensiv.

În această situaţie, în lipsa unei alte soluţii, nemţii se hotărăsc să folosească forţele „minore" împotriva navelor mari de luptă inamice, precum şi în alte acţiuni de asalt şi de diversiune. La luarea acestei hotărîri au contribuit desigur şi succesele înregistrate de forţele „minore" italiene în Mediterana.

Era însă prea tîrziu. Chiar dacă ar fi fost folosite de la începutul războiului, aceste forţe „minore" nu ar fi putut influenţa mersul şi deznodămîntul războiului. Cu atît mai puţin acum, în cel de al unsprezecelea ceas al prăbuşirii totale.

Forţele folosite au fost prost organizate, defectuos construite şi slab conduse. Rezultatele obţinute au fost neînsemnate, cu toate că au existat unele ocazii favorabile, ca de exemplu debarcarea anglo-americană din Normandia, unde forţele „minore" ar fi putut acţiona cu succes, avînd în vedere marea concentrare de nave de transport şi de luptă.

Aşa încît, pe drept cuvînt, autorul unei lucrări asupra diversioniştilor maritimi germani * a caracterizat această acţiune drept „copilăria ultimului an de război al Germaniei".

2

La începutul anului 1944 se înfiinţează primul detaşament de asalt maritim al flotei germane, format din 30 soldaţi care constituie nucleul viitoarei Grupări „K". Detaşamentul, pus sub comanda căpitanului-locotenent Opladeri, îşi începe activitatea de pregătire pe malul Mării Baltice, lîngă portul Heiligenhafen (în apropiere de Kiel). iniţial într-o baracă, apoi în cazarma unei unităţi de artilerie. Noua unitate creată era subordonată direct şefului de stat major al flotei — pe atunci amiralul Helmut Heye.

Recrutarea militarilor pentru acest detaşament s-a făcut pe bază de voluntariat. Ei au fost supuşi unei severe selecţionări din punctul de vedere al însuşirilor fizice şi morale, întrucît urmau să execute antrenamente fizice deosebit de dificile.

După cum era şi firesc, s-au întîmpinat numeroase greutăţi, ca la începutul oricărei activităţi noi, de un gen cu totul aparte.

Era necesară organizarea şi pregătirea detaşamentului în minimum de timp. De asemenea, se dispunea de foarte puţin timp pentru experimentarea tehnicii de luptă care avea să fie utilizată.

---

* K. Bekker : „Und liebten doch das Leben"

în sfîrşit, cea mai mare dificultate o constituia lipsa unei experienţe anterioare. Existau numai unele date sumare asupra acţiunilor de luptă ale aliaţilor italieni. (Încă o dovadă că grupul german din Italia a lui A. V. Burzian lucra sub conducerea serviciului de informaţii al armatei şi nu avea deocamdată nici o legătură cu comandamentul flotei germane.) Nu se dispunea de nici un fel de date asupra acţiunilor de acest gen de la aliaţii japonezi.

Datorită acestor greutăţi iniţiale, Opladeri a propus statului major al flotei, pentru prima etapă, numai două scopuri, cu caracter limitat.

Un prim obiectiv îl constituia construirea şi folosirea în luptă a submarinelor pitice, pentru atacul navelor mari în staţionare. Al doilea obiectiv prevedea pregătirea şi folosirea unor detaşamente de asalt (după modelul detaşamentelor engleze „commandos"), pentru acţiuni de diversiune pe litoralul inamic. Luptătorii acestor detaşamente urmau să fie transportaţi cu nave rapide de suprafaţă şi submarine pînă în apropierea litoralului inamic, unde trebuiau să distrugă obiectivele militare indicate.

Avînd în faţă cele două obiective de bază, detaşamentul căpitanului Opladeri începe pregătirea preliminară în centrul de la Heiligenhafen. Pregătirea se desfăşura în cel mai desăvîrşit secret. Au fost suspendate complet toate învoirile şi concediile cursanţilor. La centrul de instrucţie au sosit instructori specializaţi în cele mai variate domenii : geniu, pregătire fizică, înot, judo, radio, auto, scafandri autonomi, limbi străine etc.

Antrenamentul militarilor din detaşament era multilateral şi deosebit de complex. Se făceau exerciţii de luptă corp la corp, folosind diferite mijloace, fără să se facă nici un fel de zgomot. Militarii se antrenau în înotul sub apă, cu ajutorul aparatelor de respirat cu oxigen. O mare importanţă se acorda studiului limbilor străine şi mai ales al limbii engleze. Se studiau regulamente şi instrucţiuni ale armatei engleze pentru însuşirea unui vocabular militar perfect şi formarea unui accent fără cusur.

Pe măsură ce se desfăşura pregătirea primului detaşament, în centrul de instrucţie de la Heiligenhafen sosesc noi recruţi care sînt selecţionaţi, constituindu-se noi detaşamente care încep imediat perioada de instrucţie. Se conturează astfel treptat profilul Grupării „K".

In cadrul programului de pregătire se foloseau şi unele metode speciale de instruire, avînd ca scop dezvoltarea curajului şi a spiritului de iniţiativă, astfel ca pe timpul acţiunilor de luptă să se mărească şansele de succes şi să se reducă pierderile în oameni. Iată doar cîteva exemple.

O alarmă de exerciţiu deştepta pe elevi în toiul nopţii. Într-o beznă de nepătruns, ei erau conduşi pe o stîncă învăluită în ceaţă artificială şi obligaţi să sară în necunoscut. Nici unul nu ştia ce se găseşte sub ei. Cădeau de la o înălţime de 3 metri şi apoi se rostogoleau în continuare pînă în fundul văgăunii.

Un alt exerciţiu prevedea culcarea elevilor cu capetele pe un cerc cu raza de doi metri, cu picioarele spre exterior.

În centrul cercului se produceau exploziile unor grenade şi cursanţii trebuiau să reziste sub uraganul de schije care le treceau deasupra capetelor protejate doar prin căşti obişnuite de metal.

Elevii primeau uneori misiuni speciale prin care li se verifica iniţiativa, curajul, ingeniozitatea şi abilitatea. Astfel un elev a primit o dată următoarea misiune : „Să plece pînă la München, fără documente şi fără nici un ban. Acolo să sustragă de la gîtul unui poliţist placa poliţiei militare de căi ferate şi să se înapoieze la centrul de instrucţie fără a fi arestat". Elevul respectiv şi-a îndeplinit misiunea primită, cu excepţia sustragerii plăcii de la poliţist. În locul ei a adus însă placa indicatoare a unei străzi din München.

După cum se va vedea mai tîrziu, aceste metode speciale de instruire nu vor da roade prea strălucite în practica acţiunilor de luptă. Ele însă erau adesea utilizate cu maximum de randament în folosul personal al elevilor care, consemnaţi permanent în cazarmă, reuşeau adesea să fugă pe timpul nopţii în oraş. Pentru ei era uşor să sară de la etajul al treilea şi să parcurgă pe jos o distanţă de doi kilometri, fără acte.

În timp ce la Heiligenhafen se desfăşura pregătirea viitorilor diversionişti submarini germani, comandamentul flotei a trecut la construirea submarinelor pitice. Ele erau continuu perfecţionate, chiar în perioada de construcţie, pe măsură ce se descopereau date tehnico-tactice noi din experienţa altor flote. La 17 ianuarie 1944, nemţii au capturat un submarin pitic englez care încercase o acţiune de diversiune în Norvegia. Submarinul a fost trimis imediat cu avionul la Heiligenhafen unde specialiştii Grupării „K" i-au studiat în amănunt toate caracteristicile pe care le-au comunicat apoi constructorilor submarinelor pitice germane.

În martie 1944, viceamiralul Helmut Heye predă funcţia de şef de stat major al flotei şi ia comanda Grupării „K", a cărei amploare creşte continuu, ca şi importanţa care i se acordă. O dată cu aceasta, pregătirea grupării se intensifică şi mai mult. În grupa-rea „K" se introduc torpile conduse de oameni şi vedete de asalt explozive, împreună cu personalul de deservire a acestora.

Primăvara anului 1944 găseşte pregătiţi complet pentru acţiune pe primii luptători ai Grupării „K", iar la centrul de pregătire sosesc şi primele mijloace de luptă. Este posibil acum să se organizeze primele detaşamente de asalt maritime din flota germană, care au primit denumirea prescurtată „MEK" *. Primele trei detaşamente au fost : M.E.K.-60, M.E.K.-65 şi M.E.K.-71.

Organizarea unui M.E.K. prevedea : un comandant (locotenent) 22 militari şi 15 maşini auto (2 autoamfibii, 1 bucătărie şi maşini de transport). În dotare se găseau rezerve de toate genurile pentru o durată de 6 săptămîni.

După realizarea acestui obiectiv, s-a desfăşurat în continuare într-un ritm rapid pregătirea de specialitate a conducătorilor de torpile şi a echipajelor submarinelor pitice. În paralel, în Italia, se definitiva pregătirea şi antrenamentul scafandrilor de luptă din grupa lui Burzian.

3

Pentru ca detaşamentele de asalt şi diversiune (M.E.K.) să-şi poată rezolva cu succes misiunile, era necesar să se cunoască în amănunt numeroase date referitoare la raionul în care se vor desfăşura acţiunile lor de luptă. Aceste date se refereau la : condiţiile geografice şi hidrografice, curenţii marini, configuraţia şi relieful litoralului, locurile favorabile pentru debarcare, formele caracteristice de teren pentru uşurinţa orientării, căile de acces favorabile către diferite obiective, date referitoare la populaţia din raionul respectiv (gen de oameni, dialect, obiceiuri), mijloace de legătură din raion etc., etc.

Am văzut că americanii şi englezii au rezolvat o parte din aceste probleme, necesare asigurării acţiunilor de debarcare, prin cercetare în secret, la faţa locului, executată cu scafandrii genişti. Nemţii însă aflaţi în maximă criză de timp, nu puteau recurge la acest procedeu. În primul rînd ei nu aveau pregătiţi scafandri genişti cu destinaţia specială de cercetare, şi timpul nu le permitea să-i pregătească pentru viitor. În al doilea rînd, acţiunea de cercetare a scafandrilor genişti necesita un personal numeros şi o perioadă de timp relativ mare. Însă, spre deosebire de acţiunile de debarcare, acţiunile de diversiune necesită intervenţia în timpul cel mai scurt asupra obiectivelor vizate, imediat ce situaţia o impune. Mai mult decît atîta, scafandrii genişti nici nu puteau obţine — chiar într-o perioadă mai lungă — toate

* M.E.K. — Marine Einsatz Kommando.

datele necesare reuşitei unei acţiuni de diversiune pe litoralul inamic. În sfîrşit, spre deosebire de acţiunile de debarcare care sînt îndreptate spre un anumit raion, precis determinat anterior, acţiunile de diversiune vizează întregul teatru de acţiune sau majoritatea lui; ele sînt posibile în orice moment, oriunde situaţia impune acţiunile respective.

Din toate aceste motive, nemţii nu puteau adopta metoda cercetării la faţa locului, indiferent ce mijloace ar fi folosit, şi atunci au recurs la o altă soluţie. A fost constituit „Centrul de cercetări ştiinţifice al Grupării „K" (cu denumirea codificată „Raumkoppel"), care avea ca sarcină principală procurarea tuturor datelor necesare acţiunilor de diversiune cu ajutorul documentaţiei ştiinţifice.

Centrul funcţiona în cel mai mare secret în oraşul Seneberge şi era condus de dr. Konrad Foppel, fostul director al muzeului de geografie din Leipzig. În cadrul centrului de cercetări lucrau numeroşi oameni de ştiinţă din cele mai variate domenii: geografi, hidrografi, meteorologi, geologi, matematicieni, fizicieni, lingvişti etc.

Sursa principală a documentaţiei o constituia o bibliotecă cu 30 000 de volume de lucrări de specialitate, alături de un imens număr de hărţi, fotografii şi reviste. Exista un laborator foto foarte bine utilat, precum şi un numeros personal tehnic (cartografi, tipografi etc.).

În timpul activităţii Grupării „K", centrul de cercetări ştiinţifice a primit şi a rezolvat numeroase sarcini pentru desfăşurarea cu succes a acţiunilor proiectate. Iată numai un exemplu de astfel de misiune: „Să se reproducă în mod fidel litoralul de nord al insulei Corsica (descrieri, hărţi, fotografii, scheme etc.). Să se indice cîteva locuri izolate, liniştite, nepopulate, în care o navă cu un pescaj de doi metri să poată acosta direct la mal pentru debarcarea oamenilor. Să se indice cele mai avantajoase căi de acces către interiorul insulei". Misiunea a fost pe deplin rezolvată de către centrul de cercetări, după o muncă neîntreruptă de 20 de ore.

Activitatea multilaterală şi precisă a acestui centru de cercetări este caracterizată prin următoarea afirmaţie făcută de un participant la o acţiune a Grupării „K" după înapoierea din misiune: „Cu toate că nu am fost niciodată în viaţa mea în acele locuri, totuşi cunoşteam atît de bine fiecare potecă, fiecare stîncă

și casă, ca și cînd aș fi fost unul dintre locuitorii acelui colț de pămînt".

Ce păcat că activitatea unui astfel de centru de cercetări științifice a servit războiului și distrugerii, în loc să fie pus în slujba progresului și a apropierii între oameni.

Capitolul V

JAPONIA RECURGE LA OAMENI DE SACRIFICIU SUB APĂ ȘI ÎN AER

• Oamenii de sacrificiu conducători de „torpile-vii" (Kaitens) • Acțiunile piloților de sacrificiu (Kamikadze) • Folosirea scafandrilor de luptă în misiuni ofensive și de apărare

1

Japonia a declanșat cel de-al doilea război mondial în Pacific cu tendința de cucerire a supremației în această parte a lumii, pentru a-și asigura influența și dominația în țările Asiei de sud-est.

Tendințele expansioniste ale Japoniei se loveau de interesele de aceeași natură ale S.U.A., care însă puteau dispune de o flotă mai puternică și aveau resurse economice mai bogate pentru a-și completa și dezvolta această flotă.

Japonezii nu puteau realiza o superioritate absolută în Oceanul Pacific înainte de război și presupuneau că nu o vor putea obține nici în timpul războiului. Bazîndu-se însă pe superioritatea inițială în portavioane și în trupe de uscat, ei sperau ca — prin folosirea cu maximum de intensitate a acestor forțe principale — să-și realizeze scopurile strategice înainte ca S.U.A. să poată trece la contraofensivă.

În paralel cu folosirea forțelor principale navale și aeriene în războiul pe mare, japonezii preconizau și pregătirea unor forțe speciale submarine, pentru a provoca inamicului pierderi materiale cît mai mari, cu minimum de pierderi proprii.

Chiar de la prima operație, prin care a fost dezlănțuit războiul din Pacific, operația de la Pearl Harbour, japonezii au folosit

forţele „minore“ sub forma submarinelor pitice, care urmau să atace navele americane ancorate în raioane cu funduri mici. După cum se ştie, eficacitatea acţiunii submarinelor pitice japoneze la Pearl Harbour a fost nulă.

Tot cu această ocazie se naşte şi ideea folosirii torpilelor conduse de oameni, torpile care urmau să fie transportate cu submarine speciale pînă în apropierea raionului de acţiune. Pentru realizarea practică a acestei idei a luat fiinţă un centru experimental pe o insulă din apropierea bazei maritime militare Kure. În centrul experimental — denumit convenţional „Baza 2“ — au fost create cîteva prototipuri de torpile care au fost ulterior treptat perfecţionate. În ianuarie 1943, considerîndu-se perfectat ultimul prototip, a început producţia în serie a torpilelor conduse de oameni, acestea fiind gata să intre în dotarea flotei.

Conform hotărîrii Guvernului japonez şi a Ministerului de Război al Japoniei, noile torpile erau astfel construite încît conducătorul torpilei nu avea posibilitatea să se salveze în timpul acţiunii, mergînd la moarte sigură. Închis în interiorul torpilei conducătorul făcea corp comun cu această armă, transformînd-o într-o „torpilă-vie“. La lovirea ţintei, în momentul exploziei, întregul ansamblu „torpilă-om“ dispărea fără urme, în mici fărîme, în mijlocul vîltorii provocate de explozie.

Comandamentul flotei japoneze, considerînd inuman acest mod de acţiune al oamenilor de sacrificiu conducători de torpile (sîntem abia la începutul anului 1943), a protestat pe lîngă Guvern şi Ministerul de Război, cerînd astfel modificarea torpilei, încît să se dea posibilitatea conducătorului să se salveze. A urmat o perioadă de discuţii şi de controverse între cele două părţi, fiecare susţinîndu-şi punctul de vedere. Pînă la urmă s-a căzut de acord ca torpilele să fie prevăzute cu un dispozitiv care, la 45 metri faţă de ţintă, la comandă, să catapulteze omul din torpilă. Se creau astfel şanse minime pentru salvarea conducătorilor de torpile, dar — oricum — aceste şanse existau şi nimeni nu mai putea fi acuzat că trimite oamenii la moarte sigură, că îi împinge la sinucidere.

Rămîne de precizat însă un singur lucru. În întreaga perioadă în care au fost utilizate „torpilele-vii“ japoneze, în toate cazurile în care acestea au acţionat, *dispozitivul de salvare nu a fost folosit niciodată*. Să fi fost oare atît de mare dorinţa conducătorilor de torpile de a muri cu orice preţ pentru împărat atunci cînd ştiau că, obţinînd aceleaşi rezultate, îşi pot salva viaţa ? Noi credem că nu. Este mai uşor de presupus că dispozitivul de salvare, chiar

dacă era creat, pentru ridicarea moralului conducătorilor de torpile, el nu era în stare de funcţionare.

Conducătorii de torpile japonezi ca şi torpilele folosite purtau denumirea simbolică de „KAITENS“ — ceea ce înseamnă „drumul spre paradis“.

În februarie 1943 „torpilele-vii“ sînt introduse în dotarea flotei japoneze şi în curînd îşi încep acţiunea în apele Oceanului Pacific.

2

La sfîrşitul anului 1943 şi la începutul anului 1944, japonezii încep să înţeleagă că se apropie de prăbuşire, că războiul evoluează în mod nefavorabil lor şi că în curînd îl vor pierde. Este perioada în care şi Germania ajungea cam la aceleaşi concluzii şi, prin folosirea diferitelor arme noi (proiectilele „V-1“ şi „V-2“) sau a forţelor „minore“, încercau să amîne pe cît posibil dezastrul.

În faţa acestei situaţii, japonezii iau măsuri excepţionale pentru apărare, însă merg pe o altă cale decît aliaţii lor germani. Bazîndu-se pe întreaga muncă educativă anterioară, de distrugere a personalităţii şi de cultivare a fanatismului, muncă intensificată la maximum în timpul războiului, conducerea militară a Japoniei a hotărît să exploateze spiritul de sacrificiu şi fanatismul care au fost sădite în sufletul soldaţilor japonezi, mai ales în al celor proveniţi din rîndurile clasei exploatatoare.

Ia astfel fiinţă acţiunea piloţilor de sacrificiu, denumiţi în mod simbolic „KAMIKADZE“, adică „vîntul divin“. Aceştia pilotau avioane încărcate cu exploziv şi executau picajul asupra ţintelor inamice, pînă la ciocnirea cu acestea. În momentul izbirii ţintei se producea explozia prin intermediul unui aparat de aprindere mecanic.

Conducerea militară şi politică a Japoniei a desfăşurat o vastă propagandă artificială, pentru preamărirea acestui gen de acţiune, pentru a încerca să demonstreze caracterul sublim al sacrificiului pentru împărat şi imperiu. Piloţii de sacrificiu, ca şi conducătorii de „torpile-vii“, unelte oarbe în mîinile comandamentului militar japonez, urmau în perioada de pregătire un ritual deosebit. Ei depuneau jurămîntul de credinţă într-un cadru solemn şi înainte de „atacul sfînt“ îmbrăcau o uniformă specială de ceremonie. Deviza cu care erau mistificaţi prevedea că „după moarte ei vor ajunge în cer, unde se găsesc sufletele eroilor naţionali ai Japoniei“.

Primele acțiuni „Kamikadze“ au avut loc la 25 octombrie 1944, în timpul operației de la Insula Leyte, din Arhipelagul Filipinelor. Obiectivul principal al atacului îl constituiau navele mari de suprafață (navele de linie, portavioanele, crucișătoarele) și transportoarele cu trupe. Totuși, din octombrie 1944 și pînă la terminarea războiului din Pacific, deși au distrus peste o sută de nave diferite, miile de piloți de sacrificiu au reușit să scoată din luptă, dintre navele mari, numai două portavioane. La operația din Insula Okinawa, de exemplu, începînd din aprilie 1945, timp de cîteva luni au fost folosiți 1 900 piloți de sacrificiu. Aceștia au scufundat un număr de numai 26 de nave diferite, cea mai mare navă fiind din clasa distrugătoarelor.

Piloții „kamikadze“ au fost împinși fără rost la sinucidere. Sacrificiul lor inutil nu a putut cu nimic înlătura dezastrul inevitabil și nici măcar să amîne momentul înfrîngerii totale.

De fapt, acțiunea „kamikadze“ nu se încadrează în acțiunea forțelor submarine de asalt și diversiune, ci este o variantă aparte, specific japoneză, de asalt din aer cu sacrificiul inevitabil al vieții. Am citat-o totuși aici întrucît — pe de o parte — piloții de sacrificiu au acționat în majoritate asupra navelor, pe teatrul maritim, iar — pe de altă parte — comandamentul aviației japoneze care a dus la moarte pe acești piloți a inițiat și o acțiune din domeniul războiului submarin „minor“ despre care vom vorbi mai jos.

3

În anul 1944, aviația japoneză organizează unități speciale de scafandri de luptă constituiți pe echipe denumite „FUKURUI“ („dragonii fericirii“). Misiunile acestor echipe constau în executarea cercetării submarine și a acțiunilor de diversiune și de distrugeri diferite.

Scafandrii de luptă aveau în dotare aparate de respirat cu oxigen care le dădea posibilitatea să se deplaseze pînă la o adîncime de 60 metri, cu viteza de 2 km pe oră.

Comandamentul japonez preconiza ca pînă în anul 1945 să pregătească și să instruiască un număr de 6 000 scafandri de luptă. Întrucît voluntarii s-au dovedit a fi insuficienți, s-a trecut la recrutarea obligatorie a oamenilor din diferite arme.

Și în activitatea „dragonilor fericirii“ a fost atițat adesea fanatismul soldaților japonezi. Întrucît încărcătura de exploziv care trebuia pusă sub chila navelor inamice nu prezenta de multe ori siguranță în funcționarea mecanismului de aprindere, scafan-

drii de luptă erau obligați să se apropie de navă și să izbească de corpul ei încărcătura, provocînd astfel explozia cu sacrificiul vieții lor.

Imitînd pe „kamikadze" și pe „kaitens", sute de „dragoni ai fericirii" s-au adăugat la numărul acelora care au fost împinși la sinucidere în numele unui ideal iluzoriu, pentru realizarea unor scopuri sortite de mult unui faliment inevitabil.

Pentru combaterea submarinelor americane și a scafandrilor de luptă americani, japonezii au organizat în fața principalelor baze și porturi poziții submarine. În fața portului Tokyo, de exemplu, au fost constituite trei astfel de poziții submarine.

O poziție submarină era organizată în felul următor : în locul stabilit se scufunda o navă comercială care servea drept navă-bază pentru scafandrii de luptă. În interiorul navei era construit un compartiment etanș cu capac de intrare și ieșire. În interiorul compartimentului aveau loc 40—50 scafandri de luptă, însă în mod obișnuit făceau de serviciu doar cîțiva. Stațiile hidroacustice cu care era prevăzut compartimentul nu permiteau nici unui submarin să pătrundă neobservat în bază. În dotarea poziției submarine se mai găseau și trei tuburi lanstorpile, precum și rezerve de alimente pentru zece zile.

Poziția avea legătură telefonică cu punctul de comandă al bazei, pentru alarmare. În momentul alarmei, aproximativ 40 scafandri de luptă, gata de acțiune, plecau din port cu încărcături de exploziv pentru executarea misiunilor ordonate.

În legătură cu acțiunile de luptă ale scafandrilor japonezi nu se dispune de date suficiente. Totuși, pe timpul operațiilor de desant ale S.U.A. în insulele ocupate de japonezi s-au semnalat adesea explozii inexplicabile sub chila unor nave de desant, fără însă ca acestea să influențeze cu nimic desfășurarea debarcării. Se presupune că a fost vorba de mușcăturile „dragonilor fericirii".

* * *

Istoria nu va ierta niciodată pe aceia care, indiferent din ce motive, au trimis în mod deliberat la moarte sigură mii de tineri japonezi. O parte din ei și-au făcut „harakiri" după capitularea Japoniei, dar principalii vinovați au rămas și fac acum temenele în fața foștilor lor inamici.

Lăsînd de o parte alte considerente, să analizăm pe scurt numai greşeala de calcul a acestor oameni, greşeală care porneşte în primul rînd de la supraestimarea forţei economice şi a capacităţii militare a Japoniei, pe de o parte, şi subestimarea forţei economice a S.U.A., pe de altă parte. În tot timpul războiului şi mai ales în a doua perioadă a lui, Japonia a folosit toate formele şi mijloacele posibile — de la cele clasice, pînă la cele disperate — pentru schimbarea raportului de forţe, iniţial în scopul obţinerii victoriei, iar mai la urmă în scopul încheierii unei păci avantajoase.

Cum s-au petrecut însă în realitate lucrurile? În 1941, la începutul războiului din Pacific, raportul de forţe navale şi aeriene se prezenta astfel (la numărător S.U.A., la numitor Japonia): aviaţie purtată — 220/575; nave de linie — 14/4; portavioane — 3/10; crucişătoare — 39/35; distrugătoare — 114/74; submarine — 70/51.

Rezultă că la începutul războiului Japonia avea superioritate faţă de S.U.A., numai în portavioane şi în aviaţie purtată. După trei ani de război, în 1944, S.U.A. erau superioare faţă de Japonia: în aviaţie — de trei ori, în nave de linie — de două ori; în portavioane — de trei ori; în alte clase de nave — de două ori. În acest an, Japonia trece la metodele disperate pentru schimbarea raportului de forţe. Cum se prezenta situaţia după încă un an, timp în care mii de „kamikadze", „kaitens" şi „kufurui" au fost împinşi la sinucidere? În loc ca raportul de forţe să se schimbe în avantajul Japoniei, în anul 1945 S.U.A. aveau faţă de Japonia următoarea superioritate de forţe: — în aviaţie — de cinci ori (în 1944 de trei ori); în nave de linie — de cinci ori (în 1944 de două ori); în portavioane şi alte clase de nave — de peste zece ori (în 1944 — de 2—3 ori).

Şi mai evidentă apare evoluţia raportului de forţe dacă ne referim numai la submarine. După cum s-a văzut, Japonia începe războiul cu 51 submarine, pierde în timpul războiului 130 submarine şi termină războiul cu 12 submarine. S.U.A. aveau la începutul războiului 70 submarine, pierd 52 submarine şi termină războiul cu peste 200 submarine. Raport de forţe la terminarea războiului — 16 : 1 în favoarea S.U.A.

O politică greşită duce la calcule greşite şi la rezultate dezastruoase — iată învăţămîntul istoriei de care nu a vrut să ţină seama conducerea Japoniei.

CONCLUZII

Condițiile generale tehnice care au permis crearea noilor forțe și mijloace submarine de asalt și diversiune constă în perfecționarea aparaturii de respirat sub apă, a torpilelor și a submarinelor. Au fost dezvoltate la maximum și adaptate noilor scopuri caracteristicile pozitive ale submarinelor și torpilelor, eliminîndu-se — pe cît posibil — caracteristicile lor negative.

Condițiile politice și militare ale apariției noii arme au fost însă diferite de la o țară la alta. Din documentația existentă rezultă că în al doilea război mondial forțele „minore" au fost folosite de Italia (unde își au de altfel și originea), Germania, Japonia, S.U.A. și Anglia. Italia și Japonia urmăreau, prin utilizarea lor, schimbarea raportului de forțe pe teatrul maritim, avînd o inferioritate inițială și apoi un raport de forțe din ce în ce mai defavorabil față de inamic. În plus, Japonia — în ultimele zvîrcoliri ale agoniei — a recurs și la metoda disperată a folosirii oamenilor de sacrificiu. Germania, în lipsă de alte posibilități „majore" în războiul pe mare, încerca de asemenea să amîne deznodămîntul fatal care se contura din ce în ce mai precis în ultimul an de război. S.U.A. au folosit dintre forțele „minore" numai scafandrii geniști pentru a asigura reușita maximă a acțiunilor de debarcare și a micșora pierderile în oameni și tehnică de luptă. În sfîrșit, Anglia a recurs la războiul submarin „minor", pe de o parte, din teama de a nu pierde navele mari de luptă și a rămîne astfel în inferioritate față de S.U.A., iar, pe de altă parte, pentru asigurarea debarcării din Normandia.

De remarcat că, în cadrul blocului fascist mai ales, aliații nu își transmiteau secretele militare în general și mai ales secretele referitoare la noua armă.

Indiferent de cauzele politice și militare specifice care au determinat apariția și folosirea noii arme în fiecare din aceste țări, o concluzie comună rămîne pentru toate : nici una nu și-a atins pe deplin scopurile fixate, cu anumite rezerve pentru Anglia și S.U.A. ale căror forțe armate luptau în numele unor idei progresiste. Soarta unui război nu s-a putut și nici nu se va putea niciodată decide prin mijloace extremiste, în lipsa potențialului economic și militar necesar.

PARTEA A DOUA

„OAMENII AMFIBII" ÎN LUPTĂ

Povestirea fantastică „Omul amfibiu" a scriitorului sovietic Beleaev, precum și filmul cu același titlu realizat după această povestire ne introduc în lumea misterioasă submarină, plină de farmec și de neprevăzut, în care un om se mișcă liber. mai ușor decît la suprafața pămîntului, plutind lin în cele trei dimensiuni ale spațiului submarin și respirînd cu aceeași ușurință ca în atmosferă. Ichtiandro, creația doctorului Salvador, este o ființă imaginară căreia o parte din plămînul omenesc i-a fost înlocuită printr-un plămîn de rechin și care are astfel posibilitatea să respire atît în apă cît și în aer. O astfel de operație nu a fost realizată pînă în prezent și ființe jumătate om, jumătate pește, aparțin deocamdată de domeniul ficțiunii.

Totuși omul a reușit să pătrundă sub apă, unde să se miște în deplină libertate, fără nici o legătură cu suprafața, la fel ca și peștii. Neavînd posibilitatea să respire sub apă cu ajutorul plămînilor, omul și-a luat cu el de la suprafață o anumită provizie de aer sau de oxigen pe care să o folosească la respirația în adîncuri. Și astfel, omul a reușit să se transforme — pentru o scurtă perioadă de timp — într-un veritabil „om amfibiu".

Primele aparate de respirat sub apă, de o construcție simplă și cu posibilități limitate, au fost folosite inițial doar pentru salvarea echipajelor de pe submarinele avariate în imersiune, lipsite de capacitatea de a reveni la suprafață. În preajma și în timpul celui de al doilea război mondial apar însă scafandrii autonomi care folosesc aparate de respirat cu caracteristici îmbunătățite, scafandri care încep să fie folosiți în diferite misiuni de luptă, căpătînd denumirea de „scafandri de luptă" sau „înotători de luptă", sau „luptători submarini", sau „oameni broască" (după înotătoarele de cauciuc în formă de labe de broască pe care le purtau la picioare).

Sub denumirea cea mai frecvent întîlnită de „scafandri de luptă" trebuie să înțelegem oameni special instruiți, dotați cu aparatură de scafandru autonom, folosiți în misiuni de diversiune împotriva obiectivelor navale, submarine sau terestre, misiuni de distrugere în secret a acestor obiective, precum și în misiuni de cercetare submarină.

Unele state au folosit în timpul războiului scafandri de luptă pentru distrugerea cu încărcături de exploziv a navelor mari de luptă și a transportoarelor inamicului. Pentru rezolvarea acestei misiuni, scafandrii de luptă acționau de la uscat sau erau transportați pînă în raionul de acțiune cu submarine ori cu alte mijloace. Au existat, de asemenea, scafandri de luptă care au acționat pe fluvii (mai precis sub apa acestor fluvii) pentru distrugerea podurilor pe care se efectuau transporturile de trupe și materiale ale inamicului. În sfîrșit, în timpul războiului a luat naștere un gen aparte de scafandri de luptă folosiți pentru asigurarea acțiunilor de debarcare a desantului maritim, pentru cercetarea submarină a sectorului de debarcare, determinarea condițiilor geografice și hidrografice din raion, descoperirea barajelor antidesant și a obstacolelor submarine și distrugerea lor. Scafandrii de luptă folosiți în astfel de misiuni au fost numiți „scafandri geniști".

Să urmărim modul în care au acționat acești scafandri de luptă în timpul celui de-al doilea război mondial pe diferite teatre maritime, scopurile urmărite și rezultatele obținute.

Capitolul I

ECHIPAMENTUL, ARMAMENTUL ȘI MODUL GENERAL DE ACȚIUNE AL SCAFANDRILOR DE LUPTĂ

● Costume speciale, aparate de respirat cu oxigen, instrumente auxiliare și încărcături de exploziv — iată completul de luptă al „oamenilor amfibii". ● Antrenamentul și modul de acțiune al scafandrilor de luptă care pleacă de la uscat. ● Scafandrii de luptă acționînd din submarine pitice

1

Condițiile deosebite ale mediului subacvatic impun oamenilor care încearcă să pătrundă în el, în afara unor însușiri fizice dezvoltate și a unei înalte rezistențe a organismului, luarea unor mă-

suri de protecție corespunzătoare. Pentru scafandrii de luptă aceste măsuri se referă în primul rînd la apărarea corpului împotriva frigului printr-un echipament special, precum și la posibilitatea respirației libere sub apă un timp cît mai îndelungat.

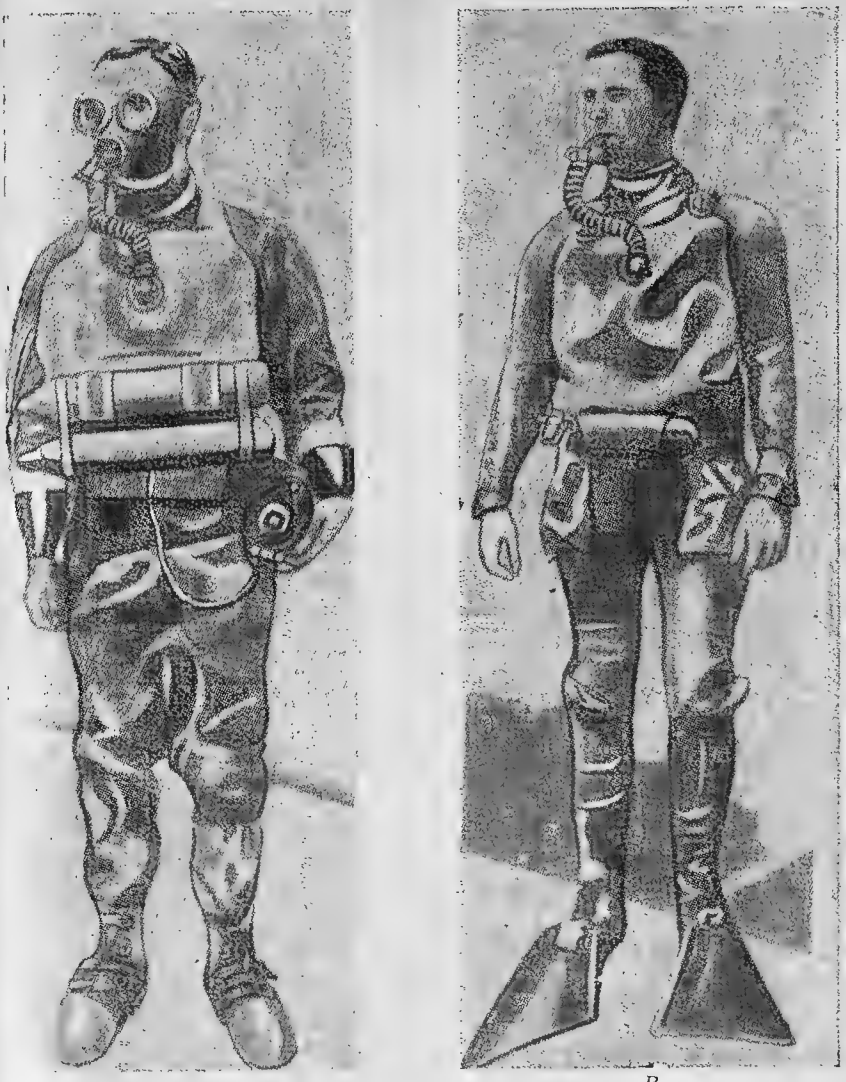
Scufundarea în apă în condiții obișnuite nu pune probleme prea dificile și nu necesită măsuri speciale. Dar în aceste cazuri, timpul de rămînere în apă este limitat de capacitatea omului de a-și opri respirația (60—90 secunde), vederea liberă sub apă este îngreunată, înotul nu oferă o viteză prea mare și necesită eforturi destul de mari, iar la anumite latitudini răceala apei devine pătrunzătoare, dacă nu chiar insuportabilă.

Scafandrul de luptă nu poate acționa însă în aceste condiții obișnuite. Pentru rezolvarea misiunilor primite, el trebuie să stea în apă un timp îndelungat (una la două ore cel puțin), trebuie să vadă bine sub apă, să nu aibă stînjenită vederea de contactul nemijlocit al ochiului cu apa mării. El trebuie să înoate cu ușurință, cu o viteză cît mai mare, depunînd eforturi minime. În sfîrșit, la acțiunea în apele cu temperaturi scăzute, corpul său trebuie să fie protejat împotriva răcelii mediului în care înoată.

Din toate aceste motive, primele materiale strict indispensabile din dotarea scafandrului de luptă sînt costumul și aparatul de respirat sub apă.

Costumul special al scafandrului de luptă nu are nimic complicat în el și, în principiu, este de același sistem în toate țările în care a fost folosit. Diferă numai detaliile și aspectul exterior.

Partea principală a costumului este constituită dintr-un combinezon impermeabil de cauciuc foarte subțire, elastic și rezistent, care îmbracă întreg corpul, de la gît pînă la încheieturile mîinilor și la tălpile picioarelor. Unele combinezoane erau formate dintr-o singură piesă, iar altele (la germani, de exemplu) din pantaloni și bluză. În acest ultim caz, echiparea cu costumul se făcea în felul următor. Pantalonii de cauciuc, care țineau loc și de ciorapi și de papuci și se terminau la partea superioară printr-un tub elastic, erau trași de scafandru pînă la subțiori apoi răsfrînți în jos pînă sub șolduri. Bluza de cauciuc, îmbrăcată peste cap, ajungea cu marginea ei inferioară sub șolduri, suprapunîndu-se peste marginea superioară a pantalonilor. După aceea, scafandrul prindea cu mîinile marginile bluzei și ale pantalonilor, le ridica pînă la piept apoi le răsfrîngea din nou în jos pînă la brîu. În felul acesta, cauciucul pantalonilor și al bluzei se suprapunea în mai multe straturi pentru a împiedica pătrunderea apei printre cele două piese ale costumului. În sfîrșit, scafandrul aplica peste ultima margine a îmbinării dintre bluză și pantaloni un cordon de cauciuc lat de 25 cm, pre-



A *B*

A — Costum greu de scafandru de luptă tip italian ; în locul labelor de cauciuc se utilizează bocanci cu tălpi de plumb și mască de oxigen cu baloane de mare capacitate. Aceste costume sînt destinate în special pentru mersul pe fundul apei ; *B* — Costum ușor de scafandru de luptă tip german. Aparatul de respirat tip „DRAEGER", de format mic, model 1940. Costumul este purtat de Herbert Klein, fost campion mondial de înot, ulterior încorporat în Grupurea „K".

văzut cu o soluție de lipit (tip leucoplast). Costumul devenea astfel perfect etanș, atît pentru apă cît și pentru aer.

La încheieturile mîinilor și la gît, bluza era prevăzută cu manșoane de stofă cauciucată, care făceau o aderență perfectă, pe o lățime suficient de mare, cu suprafața pielii, realizînd etanșeitatea și în aceste regiuni marginale ale costumului.

În funcție de temperatura apei în raionul de acțiune, sub combinezonul de cauciuc se putea îmbrăca un costum mai gros de flanelă, un costum călduros de lînă pufoasă sau — pentru regiunile mai reci — chiar un costum din blană de iepure.

Pe cap, scafandrul punea o caschetă de cauciuc pentru a-și proteja urechile, iar în picioare — înotătoare speciale de cauciuc, de forma labelor de broască, care ușurau înotul și măreau viteza la înaintare. Mîinile puteau rămîne libere în apă sau erau prevăzute cu mănuși tot din cauciuc.

Îmbrăcat cu un astfel de costum, scafandrul de luptă se putea deplasa cu ușurință pe sub apă, fără să fie stînjenit în mișcări și fără să-și piardă căldura corpului în apa rece în care era obligat să acționeze.

Uneori, peste combinezonul etanș de cauciuc se îmbrăca un alt combinezon neetanș, din pînză subțire, care avea rolul să protejeze costumul de cauciuc împotriva corpurilor ascuțite care puteau să-l găurească sau să-l zgîrie, precum și să asigure în mai bune condiții camuflajul scafandrului. Tot în scop de camuflaj, fața și mîinile scafandrului erau acoperite cu o vopsea neagră și se prindeau de casca de pe cap ierburi de mare sau o plasă de culoare verde.

Scopul acestor măsuri de camuflaj era de a împiedica inamicul să observe scafandrul de luptă, care, în acțiunea sa nocturnă, se apropia cu capul la suprafața apei pînă la o anumită distanță de obiectiv sau chiar pînă la obiectiv. Capul astfel camuflat al scafandrului era foarte greu, dacă nu chiar imposibil de descoperit. Presupunînd chiar că ar fi putut fi văzut cu ajutorul proiectoarelor, capul se confunda foarte ușor cu o pată de ulei, o grămăjoară de gunoi sau un mănunchi de alge marine.

Dacă, pentru rezolvarea unor misiuni speciale, scafandrul nu trebuia să înoate, ci să se deplaseze mergînd pe fund, atunci în locul înotătoarelor de cauciuc se îmbrăcau ghete speciale cu tălpi grele de plumb, asemănătoare cu ale scafandrilor obișnuiți.

Aparatul de respirat sub apă constituie un alt element important din dotarea scafandrului de luptă, mai important chiar decît costumul special care, în apele calde, poate fi înlocuit printr-un



Scafandru de luptă cu un echipament ușor (mască cu circuit deschis), ieșind din apă.



Scafandru de luptă american echipat cu aparat de respirat, cu circuit închis, tip „LAMBERTSEN", utilizat în al doilea război mondial.

simplu costum de baie obișnuit. Aparatul de respirat este însă absolut necesar în orice situație în care scafandrul trebuie să acționeze mai mult timp sub apă.

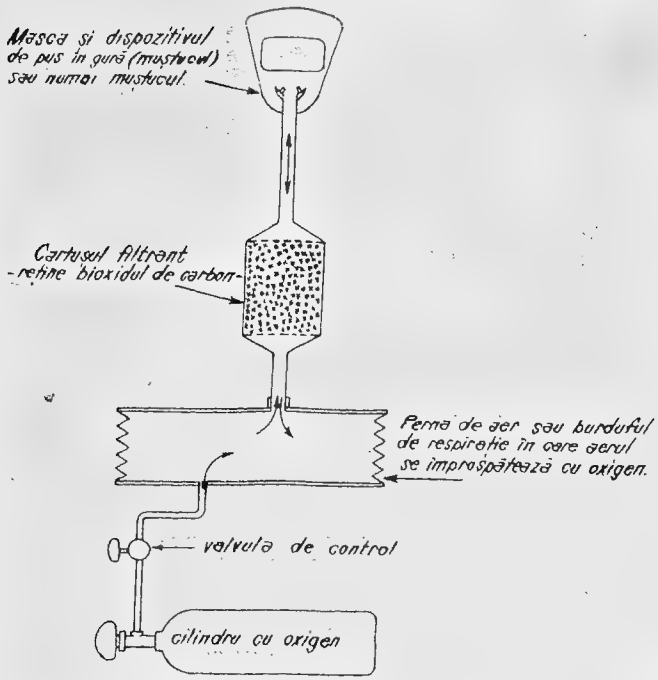
În anii de după război a făcut o oarecare vîlvă aparatura de scafandru autonom „Cousteau-Gagnan", după numele realizatorilor aparatului. Scafandrul autonom înzestrat cu acest aparat folosește pentru respirația sub apă aerul comprimat la mare presiune în trei rezervoare. aer care înainte de a fi inspirat este adus la presiunea mediului înconjurător printr-un reductor de presiune și un regulator. Aerul expirat se ridică în sus sub forma unui mănunchi de bule străvezii, care se observă foarte bine la suprafața apei.

Ideea aparatelor de respirat bazate pe acest principiu exista și în timpul războiului, însă desigur că aceste aparate nu puteau fi folosite de către scafandrii de luptă. Pentru a-și îndeplini misiunea, ei trebuiau să se apropie absolut neobservați de obiectivul vizat. Bulele de aer observate la suprafață ar fi demascat prezența scafandrului și astfel nu numai că se rata misiunea primită, ci însăși viața scafandrului de luptă era periclitată.

De aceea aparatul de respirat al scafandrului de luptă trebuia să aibă la bază un alt principiu. Era necesar ca un astfel de aparat să funcționeze cu aer în circuit închis, pentru ca nici o urmă de aer expirat să nu răzbată la suprafața apei. Soluția la care s-a ajuns a fost de a folosi aparatele de respirat cu oxigen destinate pentru salvarea echipajelor submarinelor, aparate care funcționează cu circuit de aer închis și cărora li s-au adus îmbunătățirile necesare.

Principiul de funcționare al unui astfel de aparat este cît se poate de simplu. El reproduce pe scară mică întregul proces care are loc în compartimentele etanșe ale unui submarin aflat în imersiune. Se știe că, în aceste compartimente, bioxidul de carbon din aerul viciat, expirat de echipaj, este absorbit cu ajutorul unei substanțe speciale, cum ar fi : hidroxidul de calciu — $Ca(OH)_2$ — varul stins ; hidroxidul de potasiu (KOH) — potasa caustică ; hidroxidul de sodiu (Na OH) — soda caustică etc. Concomitent, aerul din compartimente, purificat parțial de bioxid de carbon însă sărăcit de oxigenul reținut de organism, este îmbogățit treptat cu oxigen aflat sub presiune în butelii speciale. În felul acesta, cantitatea de aer existentă într-un compartiment etanș poate fi folosită mai mult timp.

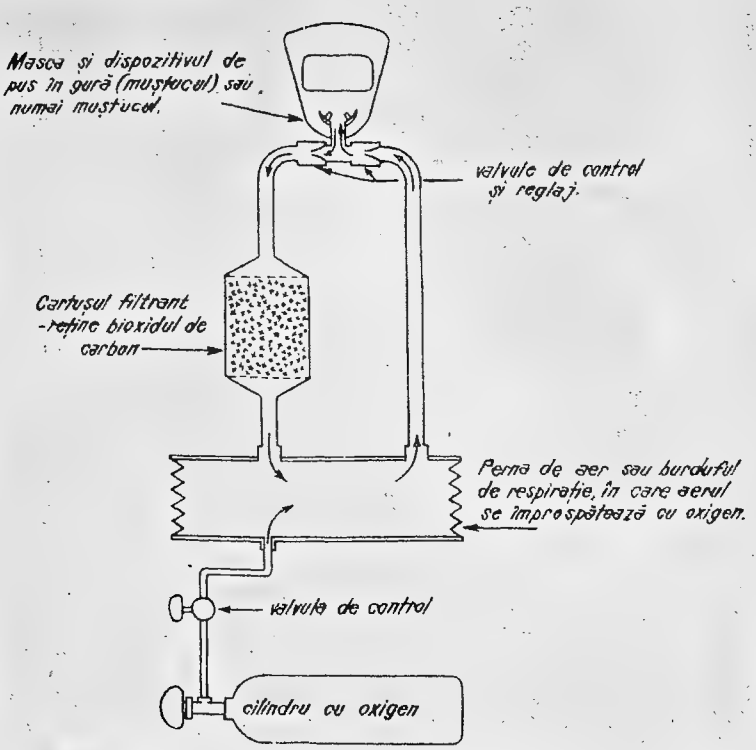
În aparatul de respirat cu oxigen, lucrurile se petrec identic. O pernă etanșe, prinsă de pieptul scafandrului, joacă rolul de cameră de aer sau de plămîn fals, auxiliar. În partea superioară a camerei se găsește cartușul absorbant de la care pleacă un tub de


Masca și dispozitivul de pus în gură (mustrucul) sau numai mușticul.
Cartușul filtrant - reține bioxidul de carbon -
Pernă de aer sau burduful de respirație în care aerul se îmbogățește cu oxigen.
valvulă de control
cilindru cu oxigen

Schema de principiu a aparatului de respirat sub apă (mască de oxigen) cu circuit închis sistem „pendul". În acest sistem aerul expirat și inspirat trece prin cartușul filtrant. Sistemul este folosit la aparatele italiene și engleze.

legătură spre gura sau spre masca scafandrului. În partea inferioară a pernei pătrunde tubul de legătură cu buteliile de oxigen sub presiune. Ambele tuburi de legătură sînt prevăzute cu ventile, iar tubul inferior și cu un reductor de presiune. În timpul funcționării aparatului, ventilul tubului superior este deschis în permanență. Scafandrul inspiră aerul din camera de aer prin tubul superior și apoi îl expiră prin același tub. Aerul expirat trece prin cartușul absorbant care reține bioxidul de carbon și ajunge din nou în camera de aer. La anumite intervale de timp, cînd scafandrul simte nevoia, se deschide ventilul tubului de legătură inferior și astfel aerul din pernă este îmbogățit treptat cu oxigenul sosit din butelii.

Acest principiu de funcționare a fost folosit, fără excepție, la toate aparatele de respirat ale scafandrilor de luptă care au acționat în cel de-al doilea război mondial. Difereau numai detaliile

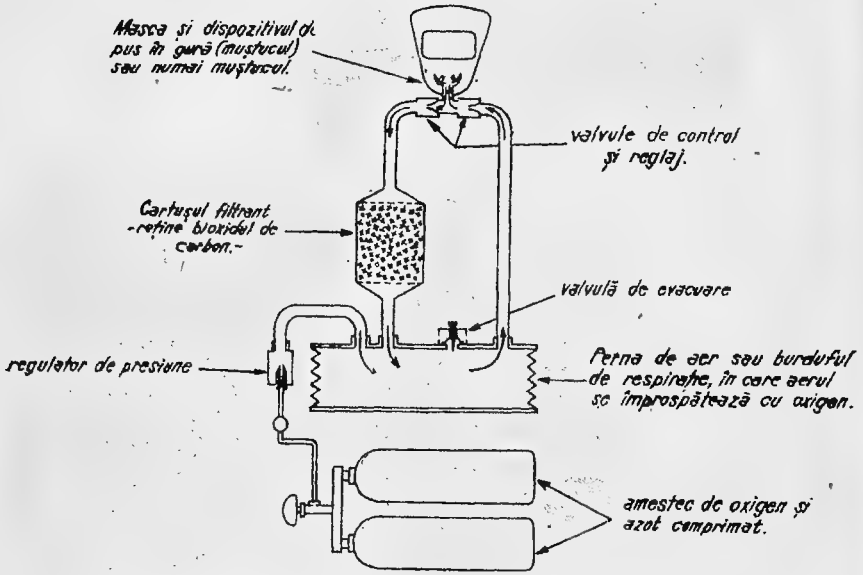

Masca și dispozitivul de pus în gură (mușțucul) sau numai mușțucul.
valvule de control și reglaj.
Cartușul filtrant -reține bioxidul de carbon
Perna de aer sau burdufu! de respirație, în care aerul se împrospătează cu oxigen.
valvula de control
cilindru cu oxigen

Schemă de principiu a aparatului de respirat sub apă (mască de oxigen) cu circuit închis sistem circulație continuă. În acest sistem aerul expirat trece prin cartușul filtrant și aerul inspirat vine direct din perna de aer (burduful de respirație). Acest sistem este folosit la aparatele americane, franceze și germane.

de construcție, de la un stat la altul. Nu are însă nici o importanță faptul că unii purtau buteliile de oxigen pe piept, alții pe spate, în poziție orizontală sau verticală, că germanii își numeau aparatul „Dräger", americanii „Jack Brown", englezii „MK-IV" și așa mai departe. Singurul element distinctiv care merită să fie reținut este faptul că unii scafandri de luptă (germani, de exemplu) nu foloseau mască, în timp ce alții (majoritatea celorlalte țări) foloseau măști de diferite tipuri.

La scafandrii fără mască, tubul superior de legătură era introdus direct în gură, prin intermediul unui mușțiuc. Acești scafandri de luptă, acționînd numai pe timp de noapte, se apropiau pînă la țintă cu capul bine camuflat la suprafața apei. Numai lîngă bordul

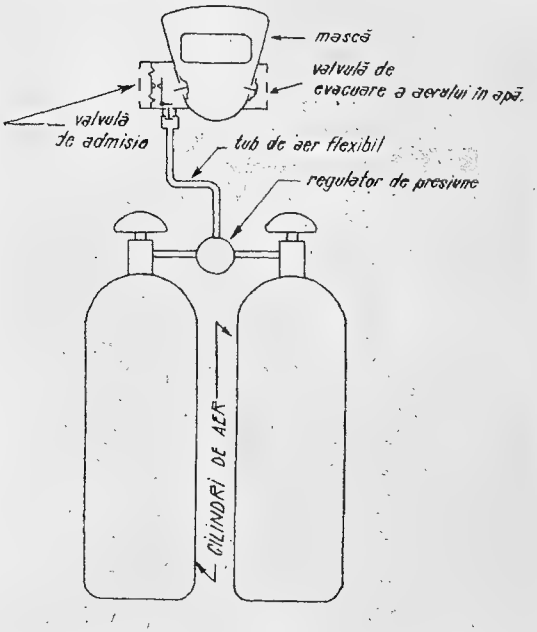
navei introduceau în gură tubul de respirație și foloseau aparatul pe timpul cît își îndeplineau misiunea sub apă. Lucrau desigur cu ochii închiși, acționînd numai prin pipăit. Masca nu le-ar fi fost de nici un folos deoarece tot nu ar fi putut vedea nimic în întunericul de nepătruns de sub apă. După executarea misiunii, scafandrii se îndepărtau de victima lor tot cu capul la suprafață, respirînd aerul din atmosferă, ca orice înotător obișnuit.


Masca și dispozitivul de pus în gură (mușturcul) sau numai mușturcul.
valvule de control și reglaj.
Cartușul filtrant -reține bioxidul de carbon.-
valvulă de evacuare
regulator de presiune
Perna de aer sau burdufuf de respirație, în care aerul se împrospătează cu oxigen.
amestec de oxigen și azot comprimat.

Aparat de respirație sub apă (masca de oxigen) cu circuit semiînchis. Acest sistem are toate componentele aparatelor cu circuit închis, în plus are două baloane cu un amestec de oxigen cu azot în cantitate mare, dînd posibilitatea ca aerul din perna de aer să fie schimbat, evacuîndu-se la intervale anumite prin valvula de evacuare.
În acest caz ieșirea din funcțiune a cartușului filtrant nu duce la asfixierea omului, deoarece acesta are posibilitatea să respire amestecul de azot și oxigen direct din butelii.

Scafandrii din cealaltă categorie respirau aerul de sub o mască la care era racordat tubul superior de legătură. Aceștia fie că foloseau aparatul de respirat pe tot timpul acțiunii(mai ales cînd erau transportați cu submarinele), fie că înotau un timp cu capul la suprafață și își puneau masca aparatului în apropierea țintei (de regulă cînd plecau de la uscat).

Performanţele realizate de scafandrii de luptă cu ajutorul aparatului de respirat descris sînt variabile, de la un tip de aparat la altul, precum şi în funcţie de o serie de factori. Adîncimea la care se putea scufunda scafandrul cu un astfel de aparat nu depăşea de regulă 25 metri. Coborîrea sub această adîncime era foarte grea şi legată de mari riscuri. Întrucît scafandrii de luptă acţionau mai ales împotriva navelor şi în apropierea plajelor de debar-



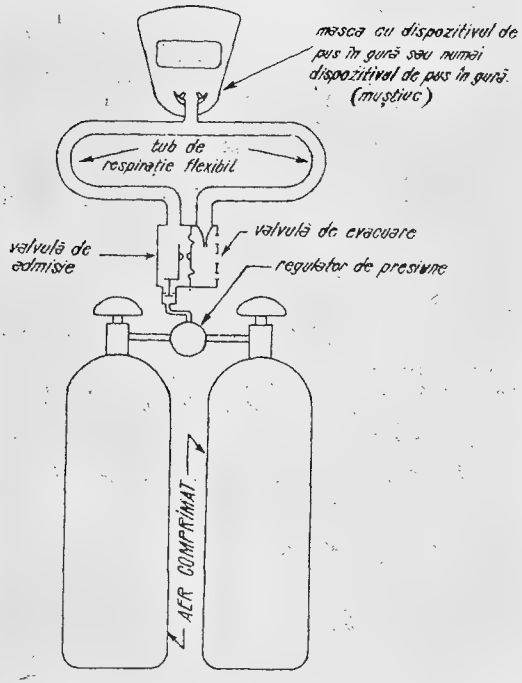
Schema de principiu a unui aparat de respirat sub apă cu circuit deschis avînd valvula de admisie la mască.

care, ei nu erau nevoiţi să coboare de obicei la adîncimi sub 10—15 metri.

Durata de funcţionare a aparatului era, de asemenea, variabilă, deoarece cantitatea de oxigen folosită depinde de particularităţile fizice ale scafandrului, de adîncime, de caracterul lucrărilor executate etc. Se pot indica limita minimă de funcţionare — 30 minute şi limita maximă — 90 minute.

În afară de costum şi de aparatul cu oxigen, în dotarea scafandrului de luptă se mai includ şi o serie de *instrumente auxiliare*. La mîna scafandrului se găseşte un compas-brăţară etanş, cu ac şi cu cadran fosforescent, absolut indispensabil pentru orientarea în adîncul întunecat al apei unde nu există nici un reper. De o centură legată la brîu atîrnă un pumnal în teaca lui, uneori

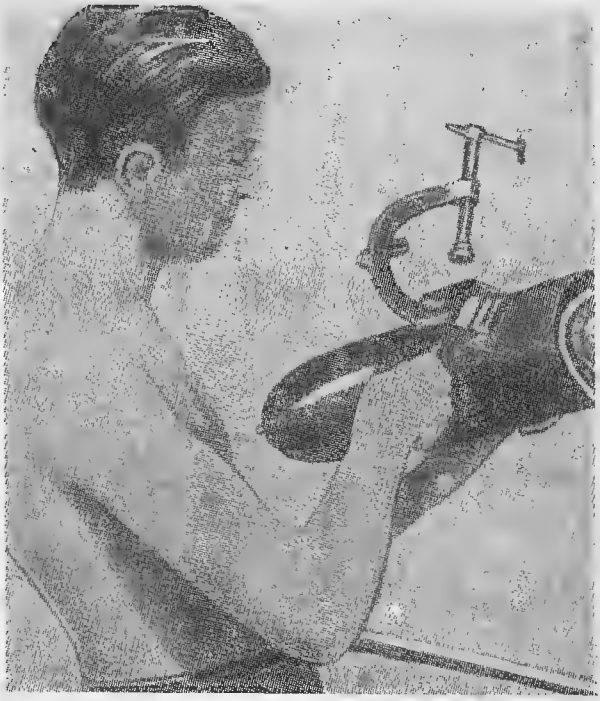
chiar un pistolet, cleşti sau foarfeci pentru tăierea plăşilor de sîrmă întîlnite în drumul spre obiectiv. Tot de centură se fixează, la nevoie, şi greutăţi de plumb pentru echilibrarea în apă a corpului scafandrului. În plus, scafandrii genişti mai poartă asupra lor tăbliţe din material plastic pe care îşi înscriu rezultatele observaţiilor cu creioane speciale, precum şi sonde cu saulă pentru măsurarea adîncimilor.


masca cu dispozitivul de pus în gură sau numai dispozitivul de pus în gură (muştiuc)
tub de respiraţie flexibil
valvulă de admisie
valvulă de evacuare
regulator de presiune
AER COMPRIMAT

Schema de principiu a unui aparat de respirat sub apă cu circuit deschis avînd valvula de admisie montată pe cilindru.

Dar nici costumul, nici aparatul de respirat şi nici instrumentele auxiliare nu sînt suficiente pentru ca scafandrul autonom să devină cu adevărat un scafandru de luptă. Pentru aceasta el mai are nevoie de mijloacele de luptă cu ajutorul cărora poate să-şi ducă la bun sfîrşit misiunea primită.

Armamentul scafandrilor de luptă era constituit în special din încărcături de exploziv sau mine de diferite tipuri şi greutăţi. Aceste încărcături erau transportate de către scafandru în mînă sau legate de centură, iar la ţintă erau fixate de opera vie a navei printr-un sistem de ventuză, cu ajutorul unor magneţi, sau se prindeau



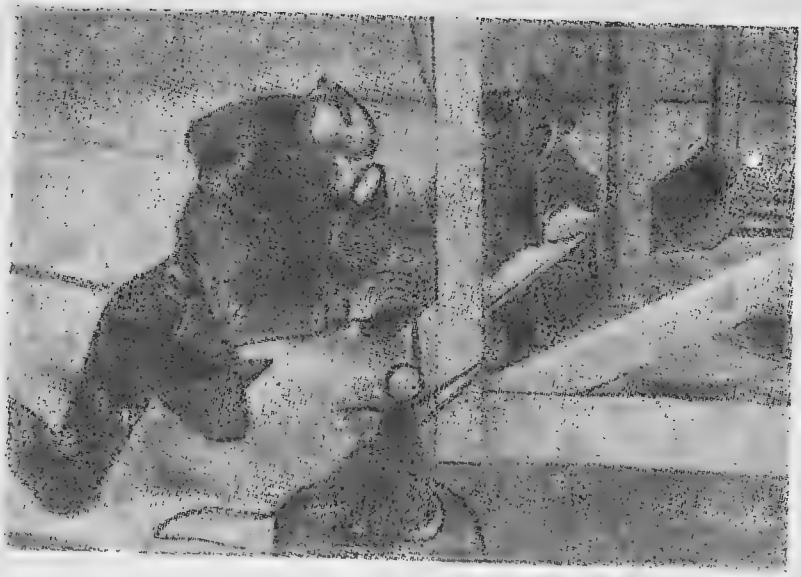
Încărcătură de exploziv de tip german, folosită de scafandrii de luptă. Greutate 7,5 kg. Are o menghină cu ajutorul căreia se fixează de chila de ruliu a navei inamice și un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

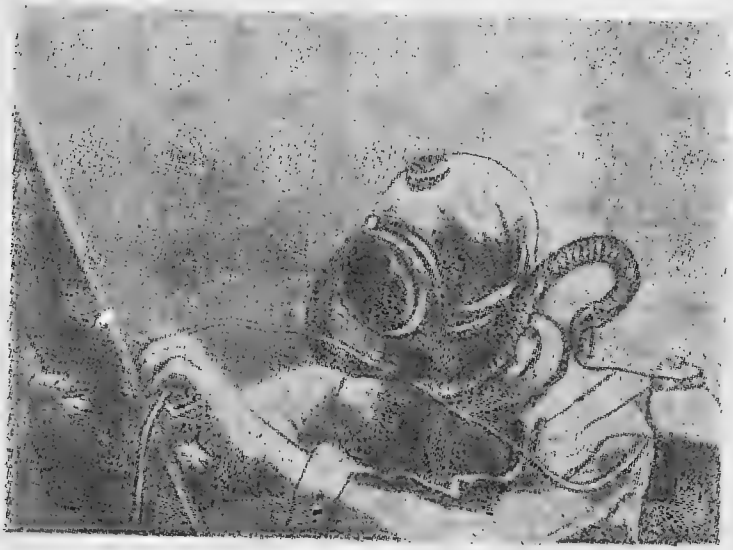
de chila de ruliu a navei printr-o menghină. Explozia întîrziată se producea prin intermediul unui aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Dăm mai jos descrierea a două tipuri de astfel de încărcături de exploziv, folosite de italieni.

Mina tip „Migniatta“ * era compusă dintr-o cutie metalică cilindrică, cu o ventuză de cauciuc la unul din capete. În interiorul cutiei se găseau 2 kg de exploziv puternic și un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Un scafandru de luptă antrenat putea transporta, legate de centură, 3—4 astfel de mine.

Mina tip „Baulillo“ ** are unele caracteristici îmbunătățite. Tot de formă cilindrică, ea are în interior 4,5 kg exploziv foarte puternic, iar la unul din capete o elice. Mina se fixează de chila de ruliu a navei cu ajutorul unor șuruburi de menghină. Aparatul de aprindere este tot cu un mecanism de orologerie care însă este pus în funcțiune numai după un anumit număr de turații ale elicei

* lipitoare ;
** lădiță, valijoară.





Scafandrii de luptă pe timpul exercițiilor de minare a barajelor submarine antidesant.

montate la mină. Scopul acestui dispozitiv suplimentar era ca mina să nu explodeze în timpul cînd nava se găsea în port, la ancoră, pe funduri mici, de unde putea fi uşor ranfluată, ci în mare largă, la adîncimi mari. Elicea se rotea la o viteză a navei de peste 5 Nd., deci ea nu putea fi pusă în mişcare de curent atîta timp cît nava se găsea în staţionare.

Faţă de măsurile de apărare luate de inamic s-au adus şi alte perfecţionări acestor tipuri de mine. Astfel, echipajele navelor engleze, înainte de plecarea în mare verificau opera vie a navei, trăgînd un cablu pe sub chilă. Cablul agăţa mina şi o desprindea. La această măsură, italienii au răspuns prin două bare metalice adăugate la mină, bare care făceau să alunece cablul pe deasupra minei, fără să o desprindă. Mai tîrziu, englezii verificau fundul navei cu ajutorul scafandrilor înaintea ieşirii în mare. Atunci italienii au creat un aparat de aprindere care provoca explozia în momentul în care mina era desprinsă de navă ş.a.m.d.

Scafandrii de luptă englezi care acţionau de pe submarine pitice foloseau pentru distrugerea navelor inamice încărcături de exploziv montate în exteriorul submarinului, în ambele borduri, încărcături care aveau un dispozitiv de fixare magnetic.

Scafandrii de luptă germani acţionau pentru distrugerea podurilor cu ajutorul unor torpile obişnuite, avînd montat la conul de război un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

Scafandrii geniști utilizau încărcături de exploziv de o construcţie specială pentru distrugerea barajelor antidesant de sub apă.

În sfîrşit, în Japonia, după cum s-a mai arătat, „dragonii fericirii" purtau cu ei încărcăturile de exploziv cu aparat de aprindere mecanic şi, ajunşi lîngă navă, provocau explozia prin izbirea încărcăturii de corpul navei.

Lucrările care se ocupă de activitatea scafandrilor de luptă în cel de-al doilea război mondial descriu echipamentul acestora într-o lumină cît se poate de favorabilă, subliniind avantajele şi caracteristicile pozitive ale aparatelor de respirat. În realitate, lucrurile nu se prezentau chiar aşa.

J-Y. Cousteau, specialistul francez în scufundări submarine cu aparatul de scafandru autonom realizat de el, s-a ocupat printre altele şi cu studierea materialului folosit de scafandrii de luptă în cel de-al doilea război mondial. Iată ce ne relatează el în această privinţă :* „Din cercetarea acestui material eteroclit, am aflat că echipamentele şi armamentul tuturor scafandrilor din lume fuseseră improvizate în plin război şi trădau o surprinzătoare neînţelegere a problemelor submarine. În cursul acestor se-

* J—Y. Cousteau, Fr. Dumas : „Lumea tăcerii", Ed. ştiinţifică, 1960.

dințe de autopsie mi se întîmpla uneori să las de o parte șurubelnița și să mă gîndesc la zecile de eroi tineri, care fuseseră crîncen trădați de materialul folosit".

2

Scafandrii de luptă care plecau de la uscat sau de pe o navă de suprafață pentru executarea misiunii primite trebuiau să parcurgă prin apă distanța suficient de mare care se întindea între punctul de plecare și obiectiv. Iată, de exemplu, cum procedau în această situație scafandrii de luptă germani.

La intrarea în apă a scafandrului, complet echipat pentru luptă, între corpul său și costumul de cauciuc există o pătură de aer care are un dublu rol : pe de o parte, să asigure o mai bună protecție a organismului împotriva frigului și, pe de altă parte, să mărească flotabilitatea scafandrului, care, în felul acesta, plutește cu întreg corpul la suprafața apei. Atîrnînd la centură cîteva greutăți de plumb sau încărcăturile de exploziv care trebuie transportate, corpul scafandrului se scufundă în apă, rămînînd la suprafață numai capul.

Scafandrul înoată pe spate, sub un unghi mic față de suprafața apei, făcînd sub apă foarfeca cu picioarele la care sînt atașate înotătoarele de cauciuc. În cazul cînd mîinile sînt libere, acestea se țin liniștite pe piept.

Apropierea de țintă trebuie să se facă în același sens cu curentul, adică dinspre prova navei * și cu o viteză care să nu depășească viteza curentului. În caz contrar, observatorii de pe nava inamică ar putea sesiza diferența între viteza de deplasare a capului camuflat al scafandrului și viteza altor obiecte plutitoare din jur. De la distanța de 200—300 metri de navă, scafandrul nu mai face nici o mișcare. Echilibrat de perna de aer și de greutățile de la centură, el ia în apă o poziție verticală, cu fața bine camuflată îndreptată spre țintă. Lăsîndu-se dus în felul acesta numai de curent, el își corectează eventualele abateri de la direcția spre navă prin mișcări rare și lente executate cu înotătoarele de la picioare. Iată-l ajuns cu capul la prova navei inamice și totuși scafandrul nu face încă nici o mișcare. Deasupra, pe punte, se aud vocile personalului de cart și se vede licărul țigărilor. Cea mai mică imprudență în aceste momente i-ar fi fatală scafandrului. Curentul continuă să-l scurgă de-a lungul bordajului pînă la centrul navei unde în sfîrșit scafandrul se oprește. A sosit momentul culminant, momentul cel mai greu al acțiunii. Scafandrul

* Navele la ancoră se orientează totdeauna cu prova în curent sau pe rezultanta dintre direcția curentului și a vîntului.

trebuie acum să se scufunde fără cel mai mic zgomot și să fixeze de chila de ruliu a navei încărcătura de exploziv adusă pînă aici.

Scafandrul expiră puternic, lăsînd în plămîni numai o mică rezervă de aer și, micșorîndu-și în felul acesta capacitatea toracică, începe să se scufunde încet alunecînd de-a lungul bordajului navei. Ajuns la chila de ruliu, se prinde puternic cu o mînă de ea, în timp ce cu cealaltă mînă deschide ușor valvula buteliei de oxigen pînă cînd se umple perna de aer de pe piept. Cu aceeași mînă apucă apoi tubul de respirat, introduce mușțiucul în gură și, cu ultima rezervă de aer din plămîni, evacuează apa din tub. După aceea deschide și valvula tubului de respirat și inspiră adînc aerul oxigenat din perna de aer.

Scafandrul fixează cu o menghină încărcătura explozivă de chila de ruliu a navei, după care se îndepărtează de navă și iese la suprafață.

În toate acțiunile desfășurate pentru îndeplinirea unei astfel de misiuni, scafandrul de luptă trebuie să depună o foarte mare atenție, o concentrare maximă, să manifeste calm, stăpînire de sine și siguranță desăvîrșită. Cea mai mică greșeală poate duce nu numai la neîndeplinirea misiunii, ci chiar la pieirea scafandrului.

* * *

Într-o noapte de decembrie a anului 1943, în portul Spezia a avut loc un exercițiu demonstrativ executat de o grupă de șase scafandri de luptă (4 italieni și 2 nemți), sub conducerea lui Alfred von Burzian despre care s-a mai vorbit în partea întîi a lucrării. Timp de doi ani, Burzian a încercat fără succes să convingă comandamentul german de eficacitatea acțiunilor de diversiune submarină. Exercițiul pe care-l prezenta acum în fața unei comisii de ofițeri germani constituia un examen și în același timp un ultim argument concret în sprijinul propunerii sale. Burzian voia să demonstreze că se poate mina o navă în staționare, fără ca personalul de cart al navei să observe acest lucru. Nava-țintă era marcată de un distrugător, pe care s-a ambarcat comisia. Serviciul de cart și observarea pe navă au fost întărite la maximum. Se cunoștea, de asemenea, ora aproximativă a acțiunii.

Înainte de începerea exercițiului, între comisie și grupa de scafandri de luptă a intervenit următoarea convenție. Fiecare scafandru observat de pe navă va fi avertizat printr-un strigăt și acesta va fi obligat atunci să iasă din apă și să renunțe la acțiune. În cazul cînd nu răspunde la avertisment, asupra lui se va

trage cu pistolul. Acestea erau condițiile puse de comisie. Scafandrii le acceptă, punînd la rîndul lor condiția ca pentru fiecare strigăt neîntemeiat și pentru fiecare foc de pistol să li se ofere cîte o sticlă de șampanie. Comisia s-a declarat de acord și exercițiul a început prin scoaterea scafandrilor în afara portului cu o șalupă și abandonarea lor în radă.

În noaptea aceea, de la miezul nopții și pînă la ora unu, de pe bordul distrugătorului s-au auzit 30 de strigăte de avertisment și au răsunat 12 împușcături. Ofițerii comisiei, cu nervii încordați, surexcitați la maximum, pradă unor iluzii optice, vedeau cîte un cap de scafandru în fiecare pată de ulei, în resturile de ambalaje, în portocalele stricate, care alunecau pe lîngă navă, duse de curent.

Dar timpul trecea, scafandrii nu dădeau nici un semn de viață și ofițerii comisiei erau pe punctul să plece de la distrugător cu convingerea că scafandrii nu au ajuns nici măcar la intrarea în port. În acel moment, șeful șalupei de comandament, legată de schela din tribord a distrugătorului, raportează alarmat că i-a dispărut timona și maneta de gaze de la șalupă. Înainte de a se potoli agitația provocată de această veste, pe schelă apar cei șase scafandri de luptă. Burzian raportează că misiunea a fost îndeplinită și, în atmosfera de stupefacție generală de pe puntea navei, înapoiază șefului șalupei timona și maneta de gaze. A doua zi, scafandrii navei au scos cele șase mine de exercițiu fixate de chila distrugătorului de către echipa lui Burzian.

Cei șase scafandri de luptă se antrenau în orășelul Baldagno din Alpii Dolomiți, unde se amenajase un bazin special de înot. Ca urmare a succesului obținut prin exercițiul demonstrativ de la Spezia, la bazinul din Alpi sosesc în curînd încă 30 de recruți pentru pregătire și antrenamente. Noii sosiți făceau parte dintre cei mai buni înotători sportivi din Germania. Printre ei erau campioni de înot olimpici, naționali și mondiali ca Erwin Zitas, Herbert Klein, Kuddel Kaiser, Heins Leman și alții.

Inițial, campionii de înot cu renume s-au împotrivit scopului pentru care au fost chemați și misiunii pe care trebuiau să o îndeplinească. „Nu sîntem sinucigași", spuneau ei cu tărie. Treptat însă, sub influența unei prelucrări perseverente și amăgiți de iluzia unor riscuri minime, ei s-au declarat de acord să înceapă pregătirea.

Sub firma unui club sportiv, viitorii scafandri de luptă se antrenau în bazin zilnic, cîte 6—8 ore. În scurt timp ei și-au revenit la forma sportivă cu care au doborît recorduri mondiale și, după cîteva luni, antrenamentele în bazin nu le mai puteau oferi

nimic nou. Atunci, cei 30 de înotători s-au deplasat într-un nou centru de instrucție situat în una din lagunele Veneției. Aici, tot sub masca unui club sportiv, au trecut la o nouă etapă de pregătire, în condiții apropiate de realitatea luptei, sub conducerea și îndrumarea căpitanului-locotenent Volc din Flotila a 10 M.A.S. a Italiei.

Noul loc de antrenament s-a dovedit a fi bine ales. Înotătorii locuiau în fosta mănăstire de maici „San Giorgio", situată pe o insulă din mijlocul lagunei, într-o regiune pitorească, ferită de ochii curioșilor. Antrenamentele se executau cu ajutorul cargoului eșuat „Tampico", înfipt cu prova în mal și cu pupa plutind deasupra fundului. Scafandrii puteau astfel intra în cursul antrenamentelor sub chila vasului. La o depărtare nu prea mare de locul de antrenament se găsea un șantier naval care contribuia la crearea unui cadru cît mai apropiat de cel real în care vor urma să acționeze scafandrii de luptă.

În timpul antrenamentelor au avut loc o serie de întîmplări și incidente din care s-au tras învățăminte prețioase pentru acțiunile reale de mai tîrziu.

Teama de scufundare care se manifestă la majoritatea scafandrilor începători era prima piedică ce trebuia învinsă. Curios este faptul că această frică nu apărea la prima scufundare, ci la a patra, a cincea sau a șasea, după ce scufundările precedente s-au desfășurat în ordine. Acest fenomen a fost numit „criza fricii" și dispărea după următoarele scufundări.

Alte incidente se produceau datorită folosirii incorecte de către scafandru a aparatului de respirat cu oxigen. Spicuim o astfel de întîmplare din jurnalul personal al lui Burzian.

„Ieri am intrat din nou sub «Tampico» cu doi scafandri pe care i-am legat de mine cu o saulă. În mînă aveam o lanternă submarină. În întunericul de sub corpul navei, ambii scafandri și-au pierdut cumpătul, mișcările lor au început să fie lipsite de siguranță, din ce în ce mai agitate. Deodată, unul dintre ei se zbate cu violență și apoi rămîne nemișcat. Erau toate simptomele lipsei de aer. Într-adevăr, scafandrul duce mîna la gură cu intenția de a-și scoate mușțiucul tubului de respirație. Aceasta ar fi însemnat moartea lui sigură deoarece nu aș fi reușit să-l scot la suprafață de la o astfel de adîncime, în timpul necesar. M-am repezit atunci spre el și l-am lovit puternic în spate pentru a-i atrage atenția asupra mea. Îmi luminez fața cu lanterna și îi fac semn să inspire adînc. El se uită la mine, mă înțelege, începe să respire rar și puternic, își revine la normal și reușește în felul acesta să se salveze".

Biblioteca personală
Nr.
NEGREA GEORGEL

Burzian dă și explicația acestui incident. Am arătat mai sus principiul de funcționare a aparatului de respirat cu oxigen. În momentul în care scafandrul este cuprins de frică și intră în panică, respirația sa se accelerează brusc. Inspirînd aerul imediat după expirație, acesta nu mai are timp să-și facă circuitul complet, să se curețe de bioxidul de carbon și să se regenereze cu oxigen. Simțind lipsa aerului oxigenat, panica scafandrului crește. respirația lui se accelerează și mai mult, situația se complică. Încep dureri puternice de cap, scafandrul uită tot ce a învățat, se pierde complet, vede moartea cu ochii și are tendința să scoată din gură muștiucul tubului de respirat. Au fost însă suficiente o lovitură puternică primită în spate și vederea unui alt scafandru pentru ca să-și revină, să-și reamintească cele învățate și să înceapă să respire corect.

După ieșirea din apă, la întrebările lui Burzian scafandrul în cauză a răspuns : „Nu știu nici eu ce s-a întîmplat. Aveam impresia că acest «Tampico» blestemat este pe punctul de a cădea peste noi, strivindu-ne. Simțeam chiar că nu vom mai putea ieși de sub această epavă".

Era un caz tipic de „frică de scufundare" prin care a trecut orice scafandru la început, pînă cînd s-a obișnuit.

Uneori, viitorii scafandri de luptă, epuizați pînă la extenuare în urma numeroaselor și dificilelor antrenamente, căutau prilejuri de amuzament prin care să evadeze din continua stare de presiune nervoasă în care se găseau și să-și restabilească astfel capacitatea de muncă și starea moralului. Iată numai cîteva exemple.

...Într-un barcaz, ancorat lîngă mal, un pescar dormea adînc. Scafandrii se apropie în liniște, ridică ancora de pe fund și remorchează barcazul pînă departe în larg unde îl ancorează din nou. Sub privirile curioase și amuzante ale scafandrilor, pescarul se trezește în sfîrșit. Văzîndu-se departe de mal, se sperie crezînd că a fost derivat de vînt sau curent. Dar ancora barcazului este bine fixată de fund, deci deriva este exclusă. În fața acestui mister de nepătruns, bătrînul pescar începe să se închine și să-și scuipe în sîn, cu o expresie de groază întipărită pe față.

...În piața principală a Veneției se găsesc mai multe tarabe cu fructe, mărginite în spate de apa canalului prin care se făcea aprovizionarea și în față de strada pe unde treceau cumpărătorii. Apropiindu-se pe sub apă, scafandrii sustrăgeau adeseori cele mai bune fructe de la aceste tarabe. Observîndu-se aceste lipsuri, s-a întărit paza tarabelor cu forțe importante de poliție. Totuși, lăzi întregi de fructe continuau să dispară spre uimirea generală, deoa-

rece paza se exercita numai dinspre uscat și nimeni nu se gîndea la eventualitatea sustragerii fructelor dinspre apă.

...Pe apa liniștită a canalurilor din Veneția se plimbă seara în gondole perechi de îndrăgostiți. Deodată, vraja creată de cîntecul gondolierului și de farmecul înserării este risipită brusc prin apariția din apă, imediat lîngă gondolă, a unei mîini albe, în mișcări convulsive. Gondolierul își termină cîntecul într-un urlet neomenesc și sare în apă. Femeia leșină, iar bărbatul livid și mut de groază se crede victima unei halucinații.

* * *

Înainte de apariția și formarea scafandrilor de luptă în flota italiană, se preconiza constituirea unor subunități de infanterie submarină care să execute misiuni de diversiune mai ales împotriva navelor mari inamice. Infanteriștii submarini, dotați cu costume și aparatură de scafandru autonom greu, cu exploziv și instrumente speciale, urmau să se deplaseze pe fundul mării, parcurgînd o distanță apreciabilă, transportînd pe umeri încărcăturile de exploziv necesare distrugerii obiectivului inamic. În urma unor numeroase antrenamente sistematice, infanteriștii submarini reușeau să se deplaseze pe fund pe o distanță de peste doi kilometri.

Experiențele au arătat însă că acest procedeu de acțiune nu este cel mai indicat și că în locul infanteriștilor submarini care mărșăluiau pe fund este mai avantajos să se folosească înotători dotați cu costume și aparatură de scafandru autonom ușor. În acest scop, cu ajutorul anuarelor „Federației italiene de înot", au fost recrutați cei mai buni înotători din toate genurile de arme ale forțelor armate ale Italiei. Toți acești înotători au fost trecuți în cadrul flotei și incluși în așa-numita grupă „Gamma" din compunerea Flotilei a 10-a MAS. Luptătorii grupei „Gamma" au început un curs special de pregătire care funcționa pe lîngă Școala navală din Livorno. Aici se desfășurau cu intensitate antrenamentele, inițial în bazin, apoi în mare.

Modul de acțiune al scafandrilor de luptă italieni este analog cu cel descris la scafandrii de luptă germani.

Plecînd de la uscat, de regulă de pe teritoriul unui stat neutru, scafandrii aveau misiunea să pătrundă într-un port inamic și să fixeze de bordajul navelor încărcături de exploziv. În acest scop, ei se apropiau de navele inamicului din sectorul prova, fiind ajutați de curent, și fixau încărcăturile de exploziv de chila navei sau de chila de ruliu. După aceea, folosind în continuare curentul,

scafandrii se îndepărtau de navă și urmăreau să ajungă în timpul cel mai scurt la mal unde trebuiau să-și îngroape echipamentul și să facă tot posibilul pentru a evita căderea în prizonierat.

* * *

Acțiunea scafandrilor genişti, mai ales a celor din flota S.U.A., se remarcă prin unele particularități. În majoritatea acțiunilor de asigurare a debarcărilor din Pacific, scafandrii genişti americani nu au folosit aparate de respirat cu oxigen, ci numai măşti și costume speciale. Ei se scufundau sub apă, executîndu-și misiunile de cercetare submarină numai un timp scurt, limitat de capacitatea de oprire a respirației, după care reveneau la suprafață și se scufundau din nou după alimentarea plămînilor cu aer. Din acest punct de vedere, numele lor corect ar fi acela de „înotători genişti" sau „scufundători genişti" și nu de „scafandri genişti". În cadrul subunităților de „scufundători genişti", transportați pînă în raionul de debarcare cu bărci pneumatice, cu sprijin de artilerie și aviație, doar cîțiva erau dotați cu aparatură de scafandru autonom. Aceştia rezolvau misiunile de distrugere a obstacolelor antidesant, misiuni care necesitau un timp mai îndelungat de rămînere sub apă. Numai la debarcarea din Normandia (1944) au fost folosiți scafandri genişti englezi și americani dotați în totalitate cu aparatură de scafandru autonom, din necesitatea cercetării în ascuns pentru păstrarea secretului asupra raionului de debarcare.

3

Scafandrii de luptă transportați cu submarinele pînă în raionul de acțiune au fost folosiți mai ales în flota engleză și în mai mică măsură în flota italiană.

La 15 martie 1942, de pe malul stîng al rîului Hamble, în apropiere de Southampton, a fost lansat primul submarin pitic experimental din flota engleză. Acest submarin, de tipul „X", care a început în curînd să fie produs în serie, avea un echipaj de trei oameni. Fiecare membru al echipajului era în același timp și scafandru de luptă, adică trebuia să fie capabil să părăsească submarinul și să execute misiunea de diversiune submarină ordonată.

În timpul experimentării și al antrenamentelor efectuate cu submarinele de tipul „X" s-au produs cîteva incidente grave, înregistrîndu-se chiar cazuri mortale. S-a ajuns la concluzia că soluția adoptată nu este cea mai justă, că pentru a se reduce pierderile în oameni și a mări eficacitatea noii arme este necesar ca în echipajul submarinului să se mai includă un om care să îndeplinească exclusiv atribuțiile scafandrului de luptă, în timp ce

ceilalți trei să se ocupe numai de problemele de conducere a submarinului.

Pe linia acestor noi cerințe apărute se construiește submarinul pitic de tipul „XE", cu un echipaj de patru oameni. Submarinul era împărțit în patru compartimente care comunicau între ele prin porți etanșe: compartimentul prova, compartimentul scafandrului genist, compartimentul central destinat pentru manevra submarinului și compartimentul pupa în care se găseau motoarele Diesel și electrice. Intrarea echipajului în submarin se făcea printr-un tambuchi în compartimentul central. Din compartimentul central, două porți etanșe făceau legătura cu compartimentele prova și pupa, iar un tambuchi — cu exteriorul.

Scafandrii de luptă englezi destinați pentru acțiunea din submarine se pregăteau în centrul special de instrucție din fortul Blockhouse, lîngă Portsmouth. Aici erau primiți și selecționați voluntari care se angajau că sînt gata să execute „misiuni secrete speciale, periculoase" și care nu trebuiau să îndeplinească decît trei condiții: să fie tineri, sănătoși și să fie foarte buni înotători.

La centrul de instrucție elevii studiau caracteristicile tehnico-tactice ale submarinului pitic, calitățile sale nautice la suprafață și în imersiune, precum și elementele de construcție și principiul de funcționare ale tuturor mecanismelor submarinului. Studiau de asemenea caracteristicile diferitelor clase de nave ale inamicului, cele mai vulnerabile părți din corpul acestor nave, încărcăturile de exploziv care erau atîrnate în exteriorul submarinului, în ambele borduri, și care trebuiau fixate de bordajul navelor inamice. În sfîrșit, ei făceau numeroase exerciții de intrare și ieșire din submarin prin compartimentul special amenajat pentru scafandrul de luptă.

Să urmărim modul general de acțiune al scafandrului de luptă adus cu submarinul pitic pînă în imediata apropiere a țintei.

Submarinul pitic, avînd ambarcat la bord întregul echipaj, navigă în imersiune la cota periscopică spre raionul de acțiune. În compartimentul central, comandantul, secundul și mecanicul se ocupă de conducerea submarinului spre punctul ordonat, în timp ce scafandrul de luptă se odihnește, economisindu-și forțele pentru momentul cînd va trebui să treacă la acțiune. Dar iată, acest moment a și sosit. Ajuns la intrarea în portul inamic, submarinul este oprit printr-un șoc puternic. Un obstacol invizibil împiedică înaintarea submarinului. Desigur că o puternică plasă submarină închide intrarea în port. Are acum cuvîntul scafandrul de luptă. Acesta își îmbracă costumul, își fixează masca și buteliile cu oxigen și — luîndu-și sculele necesare — trece din comparti-

mentul central în compartimentul scafandrului de luptă, după care închide poarta etanșă care îl desparte de compartimentul central. Stînd în genunchi sau ghemuit în acest mic compartiment, scafandrul anunță printr-un semnal pe comandant că este gata pentru ieșirea din submarin. După puțin timp, în compartiment începe să pătrundă apa pompată din tancul de balast nr. 2. Scafandrul continuă să stea liniștit, urmărind apa care se ridică încet în compartiment și barometrul etanș din perete care indică presiunea atmosferică. Pe măsură ce presiunea în compartiment crește, el mărește presiunea rezervei de aer oxigenat care îi pătrunde sub mască și sub costum, astfel încît cele două presiuni să se echilibreze. Este condiția absolut necesară pentru ca scafandrul să poată lucra în mod normal, fără riscurile unui accident de compresiune.

Presiunea din interiorul compartimentului scafandrului trebuie să ajungă la nivelul presiunii din exteriorul submarinului, presiune care — la rîndul ei — este în funcție de imersiunea la care se găsește submarinul. Se știe că presiunea atmosferică la suprafața apei este de o atmosferă (1 kg/cm^2) și la fiecare zece metri adîncime presiunea crește cu cîte o atmosferă. Astfel, de exemplu, dacă submarinul se găsește la o imersiune de 20 metri, presiunea va fi de trei atmosfere. Scafandrul observă că indicele barometrului a ajuns la cifra „3" după aproximativ 20 de minute de la intrarea sa în compartiment. În acest moment, el deszăvorăște capacul tambuchiului de ieșire și îl deschide apoi printr-o ușoară împingere spre exterior. Apa de afară năvălește în compartiment, umplînd spațiul rămas cu aer la presiunea din exterior, restabilindu-se definitiv echilibrul. Acum, scafandrul, al cărui plămîn respiră aerul oxigenat la presiunea de trei atmosfere, poate ieși din submarin fără teama că va fi strivit de coloana de 20 metri de apă care se înalță deasupra capului său. El își ia trusa cu instrumente, își scoate capul și umerii prin deschizătura tambuchiului și, sprijinindu-se cu picioarele de treptele din peretele compartimentului, iese pe puntea submarinului, după care închide cu grijă capacul tambuchiului.

Avînd în picioare bocanci grei cu tălpi de plumb și greutăți atîrnate de centură, scafandrul poate să stea liber în picioare și să se deplaseze cu ușurință pe puntea submarinului. Acum, el se îndreaptă bîjbîind spre prova, pînă cînd mîinile sale întîlnesc obstacolul care a oprit submarinul : plasa de oțel de la intrarea în port. Pipăind cu atenție plasa, scafandrul îi determină dimensiunile ochiurilor și grosimea sîrmei, după care stabilește numărul de ochiuri care vor trebui tăiate pentru a lăsa liberă trecerea

submarinului prin deschizătura din plasă. El scoate apoi din trusă foarfecele special, îl leagă cu o saulă de centură și începe munca grea, epuizantă, de tăiere a sîrmei. Lucrînd atent și precis, el reușește în sfîrșit să creeze în plasă o deschidere cu lărgimea de aproximativ 2.2 m și înălțimea de 2,7 m, dimensiuni suficiente pentru trecerea submarinului pitic. După ce a realizat acest lucru, el se deplasează spre pupa submarinului unde, lovind în tambuchiul compartimentului de comandă, semnalează că trecerea submarinului este liberă.

Submarinul începe să se deplaseze foarte încet înainte. Scafandrul, revenit la prova, dirijează trecerea submarinului prin breșa creată, urmărind ca diferitele proeminențe ale submarinului să nu se agațe în plasă și să nu fie avariate. În sfîrșit, un nou semnal deasupra compartimentului pupa anunță pe comandant că submarinul a trecut cu bine de acest prim obstacol. Întreaga operație de tăiere a plasei submarine și trecere a submarinului prin plasă poate dura 30—40 minute, în funcție de experiența și îndemînarea scafandrului de luptă.

Scafandrul și-a terminat prima parte a misiunii sale și revine în compartimentul său, închizînd capacul tambuchiului. Aici încep acum golirea treptată a apei și reducerea succesivă a presiunii aerului respirat, în paralel cu scăderea presiunii atmosferice din compartiment. Aceasta se realizează cu ajutorul supapei de reducție a aparatului de respirat cu oxigen.

Nivelul apei din compartiment scade mereu, pînă cînd ajunge sub marginea inferioară a porții de comunicație cu compartimentul central. În acest moment, presiunea din ambele compartimente este aproximativ egală, adică în jur de o atmosferă — presiunea de la suprafață în care omul poate respira liber aerul. Scafandrul deschide poarta de comunicație și trece în compartimentul central unde, sleit de puteri, își dezbracă costumul cu ajutorul celorlalți membri ai echipajului.

Se pare că, după această muncă istovitoare, scafandrul de luptă are tot dreptul la o odihnă binemeritată. În realitate lucrurile nu se întîmplă chiar așa. La început, corpul scafandrului este puternic frictionat cu spirt camforat, după care el execută în mod obligatoriu gimnastică timp de cîteva minute, pentru înviorare și revenirea la normal a pulsului și a respirației. Apoi, scafandrul își verifică și își usucă echipamentul, înlocuiește buteliile de oxigen consumate cu altele încărcate, își ascute foarfecele tocite prin tăierea sîrmei groase de oțel. Numai după ce totul este pregătit pentru o nouă misiune care poate surveni pe neașteptate, scafandrul de luptă își poate permite în sfîrșit cîteva clipe de odihnă.

Dar această odihnă nu durează prea mult. Submarinul pitic, intrat în port, a ajuns în apropierea navei destinate să fie transformată în curînd într-o epavă. Scafandrul de luptă trece la rezolvarea celei de a doua părți a misiunii sale. El iese din submarin în același mod, desprinde încărcăturile de exploziv de la bordajul submarinului, le fixează de chila navei inamice, armînd aparatul de aprindere, și revine apoi în interiorul submarinului care se îndepărtează imediat de nava inamică.

Munca scafandrului de luptă nu se poate considera însă nici acum terminată. Pe drumul de întoarcere pot interveni diferite avarii în exteriorul submarinului, avarii care pot fi remediate numai de către scafandru. La ieșirea din port, plasa grea de oțel poate împiedica din nou trecerea submarinului și atunci tot scafandrul de luptă este cel care trebuie să repete munca anevoioasă de tăiere a plasei.

Într-adevăr, sarcina scafandrului de luptă transportat cu submarinul este grea și periculoasă. Pentru rezolvarea ei cu succes sînt necesare din partea scafandrului calități fizice deosebite, o pregătire și un antrenament îndelungat, o voință puternică și o perfectă stăpînire de sine. Cea mai mică greșeală din partea scafandrului de luptă poate duce la neîndeplinirea misiunii primite și chiar la pierderea submarinului și moartea întregului echipaj.

Capitolul II

SCAFANDRII DE LUPTĂ ÎN ACȚIUNEA ÎMPOTRIVA NAVELOR MARI

● Secretul vilei „Carmela". ● Escapadele submarine ale unor „diplomați" italieni. ● Operația „Hard Job"

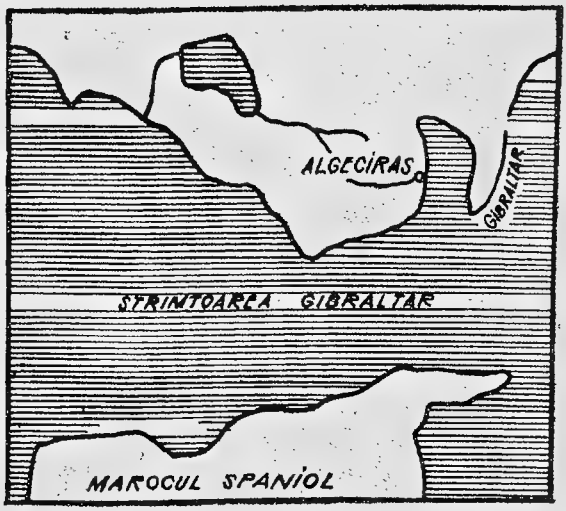
I

Golful Gibraltar, numit de spanioli și Algeciras, este un golf cu o configurație geografică obișnuită însă cu un regim politic deosebit, interesant, determinat de stăpînirea de către un stat a unui colț de pămînt pe teritoriul unui alt stat.

Dacă privim acest golf pe hartă, observăm în dreapta o fîşie îngustă şi stîncoasă, o mică peninsulă care se desprinde spre sud ca un pinten din corpul masiv al Peninsulei Iberice. Este colonia britanică Gibraltar care dăinuieşte aici în scopuri militare de două secole şi jumătate (din anul 1714). Mărginit la est de Marea Mediterană şi la vest de apele Golfului Algeciras, Gibraltarul este despărţit pe uscat de Spania printr-o zonă neutră, în apropierea localităţii La Linea. Spania ocupă cea mai mare parte a coastelor golfului care adăposteşte în partea de vest portul Algeciras.

Chiar în fundul Golfului Algeciras, într-o regiune nepopulată a coastei spaniole, se înalţă deasupra unei coline o vilă singuratică. Vila care poartă numele de „Carmela" este o clădire albă, modestă, fără etaj, înconjurată de cîţiva copaci. Peretele dinspre golf este prevăzut cu două ferestre mari între care tronează o statuetă de ceramică reprezentînd pe madona cu copilul în braţe. Întregul tablou în care se încadrează vila se prezintă sub un aspect senin de linişte, pace, de atmosferă patriarhală.

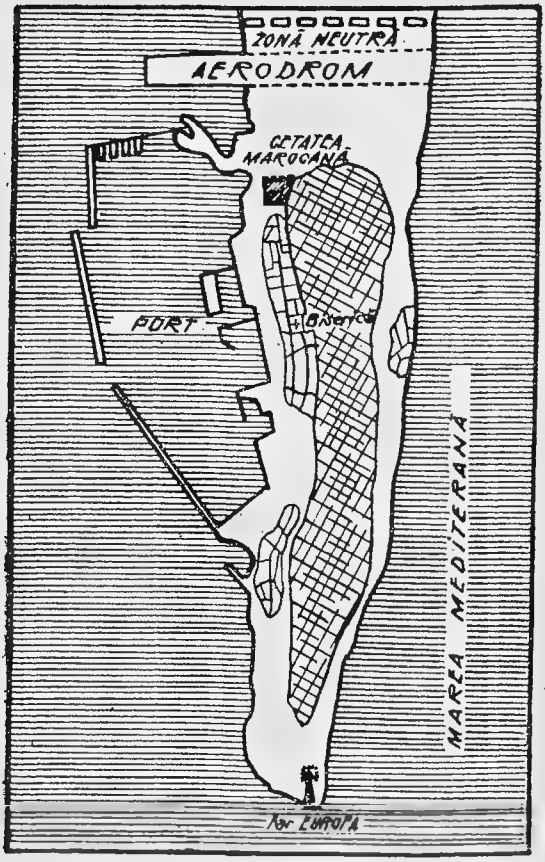
Însă nimeni din paşnicii locuitori spanioli ai golfului Algeciras sau dintre războinicii militari englezi ai bazei Gibraltar nu bănuia în vara anului 1942 că zidurile albe, curate, ale paşnicei vile „Carmela" ascund în dosul lor un cuib de viespi care în curînd vor înţepa destul de dureros labele leului britanic.



Strîmtoarea Gibraltar.

* * *

După constituirea în Flotila a 10-a M.A.S. a grupei „Gamma" care — după cum se știe — includea scafandrii de luptă, comandamentul flotei italiene a stabilit ca prim obiectiv de atac pentru această grupă baza engleză Gibraltar. La alegerea acestui obiectiv se avea în vedere faptul că din cauza capacității reduse a portului Gibraltar propriu-zis, englezii erau obligați să folosească pentru staționarea navelor de luptă și a transportoarelor și unele rade din cuprinsul golfului Algeciras, mărginit de coaste spaniole. De obicei, navele și transportoarele venite din Atlantic, în drum spre Malta sau Egipt, ancorau pentru reaprovizionare într-o radă



Schema bazei maritime militare Gibraltar.

neamenajată la nord de Gibraltar, în apropiere de localitatea La Linea. Englezii luau aici măsuri deosebite de apărare pentru siguranța locului de staționare. Pe timpul nopții, proiectoare puternice luminau în permanență întinderea radei; la navele de luptă se executa serviciul de gardă la tunuri; vedete de patrulare rapide manevrau continuu în jurul navelor, lansînd periodic grenade antisubmarine în scop de intimidare a unui eventual agresor submarin.

Italienii cunoșteau toate aceste măsuri de siguranță însă contau totuși pe succes, avînd în vedere caracteristicile deosebite ale noii arme de diversiune pe care au creat-o și modul specific de acțiune al scafandrilor de luptă. Cum însă Italia se găsea — pentru acțiunea scafandrilor de luptă — la o distanță prea mare de Gibraltar, era imperios necesar să se folosească teritoriul neutru al Spaniei, aflat la doi pași de raionul acțiunii proiectate.

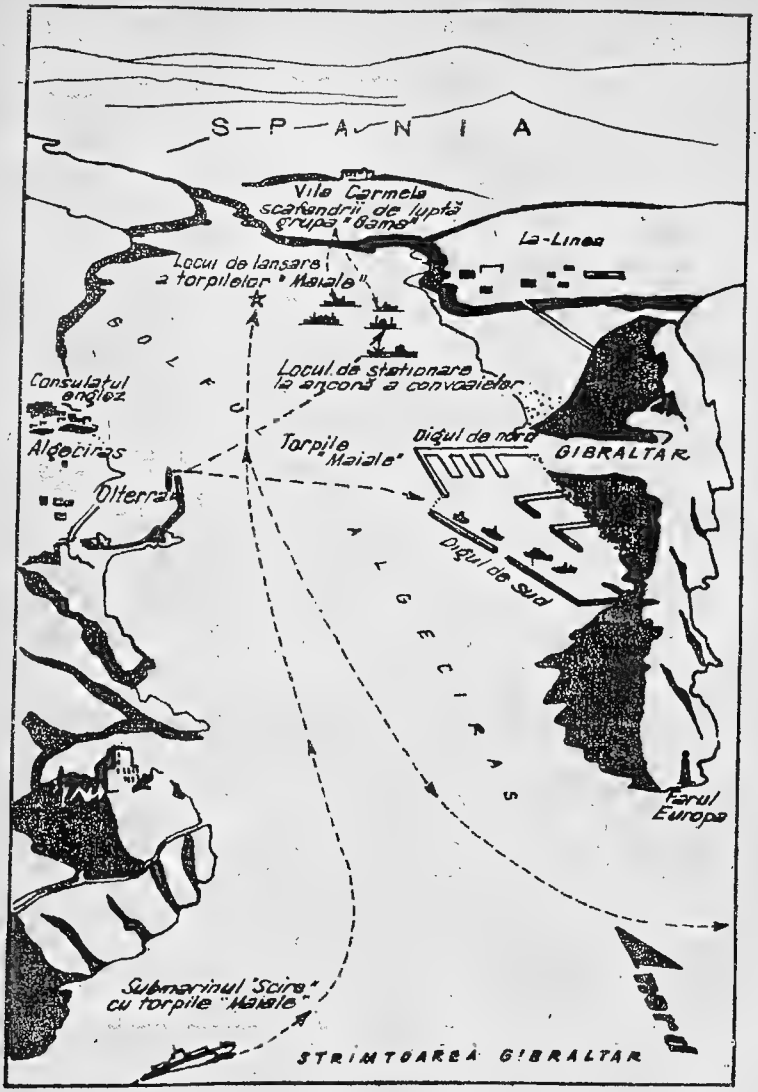
În acea perioadă, în Flotila a 10-a M.A.S. își făcea serviciul tînărul italian Antonio Romanino, a cărui soție, Concita, era o frumoasă spaniolă născută și crescută în țara ei de baștină. Pentru realizarea planului său, comandamentul flotilei italiene a hotărît să folosească această conjunctură matrimonială favorabilă. Cu acte în regulă și cu pașapoarte autentice, tinerii soți sînt expediați în Spania sub aspectul unor nevinovate persoane particulare. Aici, Concita va folosi limba și obiceiurile țării, iar Romanino va trebui să pună bazele unui nucleu de scafandri de luptă și apoi să verifice în practică eficacitatea instrucției desfășurate în cadrul Flotilei a 10-a.

După ce au ajuns în Spania, la sfîrșitul lunii iunie 1942, primul drum pe care l-au făcut soții Romanino a fost spre coasta de nord al Golfului Algeciras unde au reușit să cumpere cu un preț bun vila „Carmela".

Abia instalați în vilă, tinerii îndrăgostiți au început să privească cu aviditate navele engleze ancorate în apropiere și care se vedeau clar pe suprafața liniștită a apei din golf.

Dar nu era timp nici pentru contemplare, nici pentru dragoste și — cu atît mai puțin — pentru cura signorei Concita. În decurs de o săptămînă, noii stăpîni ai vilei „Carmela" au reușit să amenajeze în interiorul ei o cameră secretă destinată pentru depozitarea echipamentului de scafandru și pentru probe.

În curînd, la vilă încep să sosească diferite persoane din direcții diferite, de naționalități și profesiuni diferite. Toți însă cu acte în regulă, fabricate minuțios în tipografiile italiene. Astfel, la numai cîteva cabluri distanță de navele engleze ancorate în rada Golfului Algeciras, s-a constituit un grup de scafandri de



Situația din golful Algeciras pe timpul celui de al doilea război mondial. Căile de acces ale scafandrilor de luptă și ale torpilelor conduse de om, italiene, către navele engleze din Baza maritimă militară Gibraltar.

luptă format din 12 persoane. Comandantul grupului a fost numit căpitanul-locotenent Augustin Straulino, care avea ca secund pe Giorgio Bauser. În mod treptat, luîndu-se toate măsurile de prevedere, la vilă au fost aduse întreg echipamentul scafandrilor de luptă, încărcăturile de exploziv speciale, precum și toate cele necesare acțiunii de diversiune proiectate.

Încărcăturile de exploziv au fost bine camuflate în pivnița unui grajd în care înainte se păstrau uneltele de grădinărie. Costumele de scafandri și funcționarea aparatelor de respirat cu oxigen erau verificate într-o baie din vilă. Personalul grupului de scafandri nu părăsea, de regulă, vila decît pe timpul nopții, pentru a nu trezi nici o bănuială. Numai Concita Romanino făcea zilnic baie în golf, în fața vilei, urmărind cu atenție toate mișcările navelor din radă. Scafandrii de luptă erau antrenați, starea lor fizică era bună, echipamentul și încărcăturile de exploziv erau verificate și pregătite, situația navelor engleze din golf era continuu urmărită și bine cunoscută.

Se aștepta numai ordinul de trecere la acțiune. Așteptarea nu a fost de prea lungă durată. În după-amiaza zilei de 13 iulie 1942, ordinul sosește. În acest ordin, comandamentul flotei italiene le face cunoscut printre altele că în luna aprilie a aceluiași an au acționat la Gibraltar fără să obțină nici un rezultat trei torpile conduse de oameni și că Flotila a 10-a M.A.S. nu a mai înregistrat nici un succes de mult timp. Ordinul prevedea ca grupul de scafandri de luptă să acționeze la prima ocazie. Ca obiective principale se indicau cargourile mari, mai ales cele încărcate cu tancuri, artilerie, avioane, precum și petrolierele.

În ziua aceea era o căldură toridă. Primirea ordinului i-a încălzit și mai mult pe militarii grupului de scafandri. Cu toții s-au îndreptat spre geamuri, privind pe apa liniștită a golfului viitoarele lor victime. În radă staționau mai multe cargouri care fumegau din coșurile lor, gata să plece de la ancoră la primul semnal de alarmă. Straulino, cu binoclul la ochi, distinge în apropiere cargoul „Baron Douglas" de 4 000 tone. Prelatele mari care acoperă materialele de pe punte lasă să se presupună că este încărcat cu tancuri sau cu tunuri. În centrul formației de transportoare este ancorat cargoul „Empire Snipe" avînd ambarcate butoaie cu combustibil. Se mai observă două vase de transport mai mici, „Meta" și „Suma", de cîte 1 500 tone, pe care se găsesc ambarcate tunuri antiaeriene. Toate acestea urmau să se îndrepte spre Malta sau Egipt, pentru aprovizionarea forțelor armate engleze care acționau în bazinul Mediteranei.

Comandantul Straulino împreună cu secundul său, Bauser, studiază cu atenție o hartă detaliată, la scară mare, a Golfului Algeciras. Pe această hartă sînt trecute cu cea mai mare precizie punctele de ancoraj ale cargourilor observate. Nu era de așteptat ca navele engleze să-și schimbe locul de ancoraj în cursul nopții deoarece, de regulă, această manevră se executa zilnic în jurul orei 14.

Straulino consultă apoi buletinul meteorologic pentru ziua respectivă și timpul probabil. Prognoza prevedea pentru noaptea următoare vînt puternic, nebulozitate totală și furtună cu descărcări electrice. Era deci un timp deosebit de favorabil pentru o plimbare nocturnă submarină.

După această scurtă analiză a situației, comandantul grupului de scafandri hotărăște executarea acțiunii chiar în noaptea următoare, noaptea de 13/14 iulie.

Mijloacele materiale fiind deja pregătite, se trece îndată la întocmirea amănunțită a planului de acțiune. Se măsoară pe hartă cu precizie distanța de la plajă pînă la fiecare din cargouri. Distanțele sînt cuprinse în medie între 1 000—1 500 m. Sînt constituite două grupuri de scafandri de luptă. În primul grup, condus de Giorgio Bauser, sînt incluși patru dintre cei mai buni, mai antrenați și mai rezistenți scafandri (Bauser, Bucovaț, Lugano și Biancini). Aceștia, echipați cu cîte o mină de tip greu, urmau să acționeze asupra cargourilor „Baron Douglas" și „Empire Snipe". Pe fiecare vas trebuiau fixate două mine cu elice tip „Baulillo" care vor exploda după ieșirea transportoarelor în larg. Al doilea grup, condus de căpitanul Augustin Straulino, este format din opt scafandri de luptă, purtînd fiecare cîte două mine ușoare de tip „Mignatta". Din acest grup, Straulino și Da Valle aveau sarcina să mineze pe „Meta", Romanino și Lucetti — pe „Suma", iar ceilalți patru scafandri trebuiau să acționeze asupra altor cargouri mai mici care se găseau în radă.

Comandantul stabilește apoi în continuare modul concret de acțiune. Primul va pleca grupul comandat de Bauser, iar după o jumătate de oră — grupul lui Straulino. Folosind un colț de stîncă, scafandrii vor intra direct în apa suficient de adîncă pentru a putea înota imediat. Timp de o jumătate de oră pînă la o oră vor înota contra vîntului, dar folosind curentul format de vărsarea unui rîu din apropiere. După ce se vor îndepărta în felul acesta la o distanță destul de mare de mal, scafandrii urmau să înoate încă 20 minute spre sud, apoi purtați de vînt și de curent ei vor ajunge, plutind, în 10—15 minute la locul de staționare a cargourilor engleze.

În cadrul acestui plan de acțiune, Concita avea și ea un rol destul de important. Ea trebuia să supravegheze drumul de la vilă pînă la locul de intrare în apă al scafandrilor, pentru ca aceștia să nu fie observați de nici o persoană străină care eventual ar trece pe acolo în perioada desfășurării acțiunii. În continuare, ea urma să rămînă pe plajă și să facă semnale cu un felinar pentru a indica scafandrilor de luptă punctul de întoarcere la mal. Aceste semnale trebuiau transmise după aproximativ o oră și jumătate de la intrarea scafandrilor în apă, timp în care se aprecia că ei vor putea să-și rezolve misiunea și să înceapă drumul de înapoiere spre mal.

Planul de acțiune era întocmit astfel în cele mai mici amănunte, pe minute de timp și metri de distanță, ținîndu-se seama de toate elementele și condițiile existente în raion și folosindu-se întreaga experiență și numeroasele exerciții anterioare ale scafandrilor de luptă.

În strictă conformitate cu planul, scafandrii din primul grup au intrat în apa golfului la ora unu după miezul nopții, iar după o jumătate de oră a plecat și al doilea grup. Concita a rămas singură pe plajă, în locul stabilit, privind cu îngrijorare cum suprafața apei din radă era continuu măturată de fasciculele orbitoare ale proiectoarelor, în timp ce jerbe înalte de apă se ridicau din loc în loc, provocate de exploziile grenadelor antisubmarine lansate periodic de navele engleze.

La ora 2 și 40 minute, Concita începe să facă primele semnale cu felinarul. În acest timp, exploziile grenadelor antisubmarine par mai numeroase și mai puternice, iar suprafața radei tot mai viu luminată de proiectoare. Se face ora 3 și scafandrii nu dau nici un semn de viață. Concita continuă să semnalizeze.

În sfîrșit, la ora 03.30, ies din apă în punctul stabilit primii doi scafandri de luptă, Feroldi și Giari. În timp ce Concita semnalizează mereu pentru ceilalți scafandri, Giari îi relatează desfășurarea acțiunii sale.

„Eram la început opt oameni care înotam împreună. Ajunși în radă ne-am despărțit, fiecare îndreptîndu-ne spre obiectivul fixat prin plan. Am ajuns în scurt timp la obiectivul meu, un cargou ancorat la o mică distanță în pupa lui „Suma" și căruia nu i-am putut distinge numele din cauza întunericului. Am reușit să fixez chiar la centrul navei, pe bordaj, imediat lîngă chilă, ambele mine „Mignatta" pe care le aveam la mine".

La rîndul lui, Feroldi povestește și el cum a acționat.

„Mi-am ales un cargou care staționa puțin mai la stînga față de cel pe care l-a minat Giari. Era un vas vechi și neîngrijit, de

mult neraşchetat, avînd un strat gros de depuneri pe opera vie. Era necesar să curăţ o porţiune din bordaj pentru fixarea minelor însă mă temeam că am să fac zgomot şi voi fi descoperit. Am renunţat deci să mai îndepărtez depunerile, dar sper totuşi că minele s-au prins destul de bine de bordaj".

După puţin timp soseşte la mal căpitanul Straulino cu încă doi scafandri, anunţînd şi ei satisfăcuţi că şi-au îndeplinit cu succes misiunea.

În curînd, încă trei scafandri îşi fac apariţia. Erau Lucetti şi Romanino, purtînd pe braţe un al treilea, destul de grav rănit şi aproape fără cunoştinţă. Acesta era Da Valle, cu pieptul strivit de explozia unei grenade antisubmarine. Respira cu greutate şi avea o puternică hemoragie.

Unul dintre scafandri rămîne pe plajă să semnalizeze în continuare, iar ceilalţi se îndreaptă spre vilă. După încă o oră, toţi cei 12 scafandri de luptă se găseau adunaţi din nou împreună între zidurile tăcute ale vilei „Carmela". Erau complet epuizaţi, însă satisfăcuţi de rezultatul acţiunii. Numai doi dintre ei erau răniţi. Da Valle, grav rănit la piept din cauza presiunii provocate de explozia grenadei, şi Bauser, care avea o rană adîncă la picior. Iată cum şi-a povestit acesta din urmă accidentul :

„După ce am fixat încărcătura de exploziv de fundul cargoului „Baron Douglas", m-am lăsat dus de curent către est. În momentul în care am ieşit la suprafaţă pentru a aprecia distanţa pînă la ţărm, am fost lovit puternic la picior, în timp ce o masă întunecată trecea pe lîngă mine. Eram rănit la picior, combinezonul era rupt pînă la brîu şi înotam cu foarte mare greutate pe sub apă. Cu un suprem efort am ajuns în sfîrşit pînă la ţărm". S-a presupus că Bauser a fost rănit de elicea unei nave engleze care a trecut pe lîngă el.

Din relatările participanţilor la acţiune rezultă că toţi cei 12 scafandri de luptă şi-au îndeplinit cu succes misiunea.

În dimineaţa de 14 iulie 1942, locatarii vilei „Carmela" puteau să-şi admire singuri opera, rezultatul acţiunii lor de diversiune submarină din noaptea trecută.

„Meta" şi „Suma" zăceau pe fund, chiar în locul unde fuseseră ancorate. Deasupra apei nu se mai vedea decît o parte din suprastructura cargourilor „Empire Snipe" şi „Baron Douglas" care s-au scufundat în mijlocul golfului, la mai puţin de o oră după plecarea de la ancoră. Alte două cargouri de mic tonaj se odihneau de asemenea pe fundul radei. În sfîrşit, încă un cargou mic se scufundă, în timp ce, grav avariat, era remorcat spre intrarea în porul Gibraltar.

Noaptea de 13/14 iulie 1942 i-a costat astfel pe englezi pierderea a șapte cargouri mijlocii și mici, cu un tonaj total de 10 000 tone.

La prima vedere rezultatul obținut pare neînsemnat, lipsit de orice importanță, dacă ținem seama de totalul de aproximativ 24 milioane tone scufundate din parcul comercial în cel de al doilea război mondial, sau de cele 300 000 tone care reprezintă bilanțul acțiunilor de diversiune submarină asupra vaselor de transport, în timpul aceluiași război. Privind însă problema prin prisma caracteristicilor războiului pe mare, acest rezultat nu trebuie totuși minimalizat. Să ne gîndim numai la sistemul de apărare atît de puternic organizat al fortăreței Gibraltar încît practic făcea aproape imposibilă acțiunea aviației, a navelor de suprafață sau a submarinelor asupra navelor și transportoarelor care staționau în baza Gibraltar. Învățămîntul care se desprinde deci din episodul „Algeciras — 1942" este acela că într-un raion maritim atît de puternic apărat încît se pare că nici pasărea cerului nu poate pătrunde, scafandrii de luptă au totuși acces dacă li se creează anumite condiții favorabile.

Să considerăm însă că cele șapte cargouri ar fi fost scufundate în mare largă, pe timpul traversadei convoiului spre Malta sau Egipt. Este evident că, dată fiind puternica apărare a convoiului, acest rezultat ar fi putut fi atins prin folosirea unei cantități însemnate de forțe aeriene sau navale care ar fi consumat o mare cantitate de bombe, proiectile de artilerie sau numeroase torpile, iar aceste forțe ar fi suferit la rîndul lor pierderi inevitabile în oameni și mijloace de luptă. În Golful Algeciras însă au acționat numai 12 oameni, folosind mine cu o încărcătură totală de exploziv de 34 kg, oameni asupra cărora inamicul a reacționat, inconștient și incidental, numai prin rănirea mai gravă a unui om și rănirea ușoară a altuia.

Nu putem însă exagera forța de neînvins a scafandrilor și capacitatea lor de a pătrunde în orice raion maritim, oricît de puternic apărat. Am văzut doar la ce strategeme subtile și manevre dibace a fost nevoit să recurgă comandamentul flotei italiene pentru a crea condiții favorabile de acțiune grupei lui Straulino. De altfel, imediat după acțiunea din noaptea de 13/14 iulie 1942, cei 12 scafandri se grăbesc să-și ia tălpășița și să plece în Italia. Locul începuse să dea de bănuit.

Două luni mai tîrziu, căpitanul Straulino acționează din nou în golful Algeciras împreună cu alți doi scafandri de luptă, reușind să scufunde cargoul englez „Ravens Point" de 2 000 tone. Aceasta este ultima acțiune de diversiune a grupei „Gamma" în

raionul Gibraltar. Față de măsurile deosebite de apărare și siguranță luate de comandamentul englez se impunea cu necesitate schimbarea atît a locului de acțiune, cît și a condițiilor de desfășurare a acțiunilor de diversiune submarină.

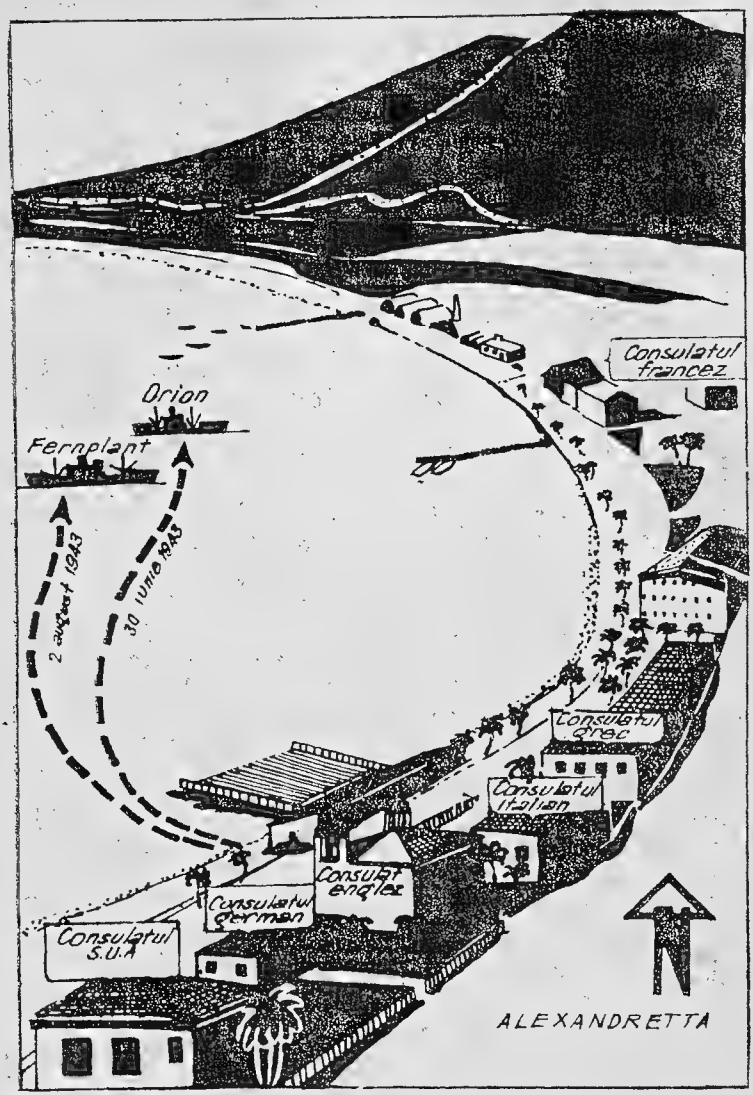
2

La Alexandretta, portul turcesc din golful cu același nume, situat în extremitatea estică a Mediteranei, consulatul Italiei se găsea în timpul războiului alături de consulatele altor state, în imediata apropiere a litoralului. Numai o stradă despărțea șirul consulatelor de plaja pe care erau amenajate numeroase bazine de înot.

În vara anului 1943, printre funcționarii consulatului italian din Alexandretta se găsea și căpitanul Roccardi din flota italiană care își exercita aici activitatea de spionaj sub masca de secretar de legație. Zi de zi acest secretar urmărea cu atenție din balconul consulatului întreaga activitate care se desfășura în portul Alexandretta. Rapoartele sale săptămînale trimise la Roma informau cu precizie guvernul italian asupra felului și cantității materialelor încărcate pe diferite cargouri, numelor acestora, precum și a porturilor de destinație. Pe Roccardi îl interesa mai ales transportul de minereu de crom care — după cum se știe — se găsește din abundență în subsolul Turciei Asiatice. Navele engleze foloseau aproape de la începutul războiului portul „neutru" Alexandretta pentru ambarcarea minereului de crom, material de importanță deosebită pentru industria de război și care urma să se transforme în tehnică de luptă îndreptată împotriva forțelor armate ale alianței fasciste.

Căpitanul Roccardi începe să se plictisească de această muncă monotonă, birocratică, de simplă observare și înregistrare a unor sosiri și plecări de nave cînd, deodată, pe la mijlocul lunii iunie, la consulat se primește o telegramă prin care se anunță venirea unui nou funcționar, Luigi Ferraro. „Secretarul" Roccardi, înțelege că este vorba de un nou gen de activitate mai dinamică și nu poate decît să aștepte cu nerăbdare momentul în care va primi probabil o nouă misiune care să-l scoată din viața monotonă pe care o dusese pînă atunci la această margine răsăriteană a Mediteranei.

Nu trece mult timp și cel așteptat sosește la Alexandretta. Era locotenentul de marină Luigi Ferraro din Flotila a 10-a M.A.S., grupa „Gamma", un tînăr înalt, armonios dezvoltat, cu o



Portul Alexandretta. Modul de acțiune al scafandrilor de luptă italieni din grupa „Gamma“ asupra cargourilor care transportau minereu în Anglia.

alură de sportiv profesionist. Nu se vedea în el nimic din aspectul tipic al unui funcţionar de legaţie. Nu cadra de altfel cu această funcţie nici geamantanul său neobişnuit de greu, bine sigilat şi care — conform uzanţelor diplomatice — era inviolabil, conţinutul său fiind ferit de privirile indiscrete ale personalului de la vamă.

O dată ajuns la consulat, Ferraro îl anunţă pe Roccardi că scopul venirii sale la Alexandretta este desfăşurarea unor acţiuni de diversiune submarină. Roccardi, dornic de „senzaţii tari", se arată dispus să-l ajute în execuţia acestei misiuni. Înainte de a trece însă la fapte erau necesare unele măsuri preliminare: pregătirea terenului, îndepărtarea suspiciunilor unor persoane prea curioase. Alexandretta, ca orice oraş „neutru", mişuna de spioni de toate naţionalităţile şi toate nuanţele, urmărind cele mai variate scopuri. De aceea, apariţia noului venit trebuia să apară cît mai firească, să nu trezească nici o bănuială. Roccardi îl introduce pe tînărul locotenent de marină printre membrii corpului diplomatic din localitate, jucînd rolul de mentor pe lîngă funcţionarul mai tînăr, lipsit de experienţă, iniţiindu-l în problemele de diplomaţie şi în viaţa mondenă a oraşului.

Desigur că sosirea noului „funcţionar" în micul oraş de pe malul mării nu putea trece neobservată. Cei doi italieni erau aproape în permanenţă urmăriţi de persoane dubioase care încercau să le cunoască întreaga activitate, preocupările lor, să le înregistreze convorbirile, atît pe stradă cît şi în localurile publice în care intrau. Dar comportarea acestora era foarte naturală, iar discuţiile dintre ei cît se poate de banale, astfel încît treptat au început să fie lăsaţi în pace. Ce poate fi suspect la doi tineri funcţionari de legaţie, buni prieteni, care nu au nici un fel de legături cu nimeni, nu frecventează localuri rău famate, nu discută niciodată nimic interesant şi îşi petrec majoritatea timpului liber făcînd baie şi plajă? Într-adevăr, băile în mare deveniseră pentru „diplomaţii" italieni o adevărată pasiune. În imediata apropiere a consulatului era amenajat lîngă plajă un bazin de înot spaţios în care italienii erau cei mai obişnuiţi clienţi de zi cu zi.

Au trecut în felul acesta două săptămîni şi falşii diplomaţi au apreciat că perioada de aclimatizare a fost suficientă, că este momentul că treacă la acţiune şi să intre în adevăratul lor rol, acela de scafandri de luptă.

În ziua de 30 iunie 1943, la o dană din portul Alexandretta a început încărcarea cu minereu de crom a cargoului grec „Orion" de 7 000 tone. Încărcătura era destinată, ca de obicei, Angliei. Nu

constituia pentru nimeni nici un secret faptul că „Orion" urma să plece din port peste 5—6 zile.

În acea zi, după terminarea zilei de muncă, numeroşi locuitori ai orăşelului se înviorau făcînd baie în apa răcoritoare a mării. Apariţia obişnuită pe plajă a celor doi italieni, mari amatori de baie, a trecut aproape neobservată. Nici cele două geamantane pe care le purtau cu ei nu au părut nimănui suspecte. Orele de după-amiază s-au scurs destul de repede şi plaja a început să se golească treptat. La căderea serii rămăseseră pe plajă numai Roccardi şi Ferraro care, îndrăgostiţi atît de mult de sportul nautic sau poate mari admiratori ai înserării pe mare, tot nu se îndurau să plece. Umbrele nopţii care se lăsau peste orăşelul liniştit, i-au găsit pe „diplomaţi" tot pe plajă.

Dacă în noaptea aceea unul dintre spionii care înainte urmăriseră cu atîta perseverenţă pe italieni s-ar fi găsit pe plajă, ar fi observat cum cei doi întîrziaţi îşi scot din geamantane nişte aparate foarte curioase pe care le fixează pe spate, după care intră lăcuţi în apa mării şi dispar în întuneric în direcţia locului unde era ancorat „Orion".

Peste cîteva zile, la 8 iulie, ziarele au publicat informaţia că „Orion" s-a scufundat după trei ore de la plecarea din Alexandretta. Cauza catastrofei era învăluită în mister. Se făceau fel şi fel de presupuneri. Ciocnirea cu o mină sau lovirea de către o torpilă lansată dintr-un submarin păreau explicaţiile cele mai fireşti, din moment ce nici o altă navă nu se zărea pe mare şi nici un avion nu era în aer în momentul exploziei. Numai comandantul flotei italiene şi doi funcţionari ai consulatului italian din Alexandretta cunoşteau însă adevăratul motiv pentru care „Orion" zăcea la 8 iulie pe fundul mării. Cele două mine de tip „Baulillo" fixate de către Roccardi şi Ferraro de chila cargoului grec şi-au făcut conştiincios datoria. Mecanismul de aprindere, prevăzut cu clice, a provocat explozia minelor după ce „Orion" a ieşit în larg, fără să lase nici o urmă a acţiunii lor distructive.

Tactica folosirii scafandrilor de luptă din flota italiană prevedea — printre altele — schimbarea periodică a locului de acţiune. Prin aceasta se aveau în vedere două scopuri. În primul rînd, se urmărea ca scafandrii de luptă să nu fie descoperiţi de către englezi în urma măsurilor deosebite de investigaţii care se luau după fiecare acţiune de diversiune submarină. Un al doilea scop urmărit era acela de a crea o tensiune şi o stare de nesiguranţă permanentă printre echipajele cargourilor engleze, prin scufundarea de cît mai multe nave, din cauze necunoscute, în cît mai multe puncte, folosind un număr minim de scafandri de luptă.

În conformitate cu această tactică, imediat după acțiunea asupra lui „Orion", cei doi „diplomați" italieni pleacă din Alexandretta sub pretextul unei misiuni de serviciu la consulatul italian din Mersin, un alt port turcesc situat mai la vest de Alexandretta. Sosirea lor la Mersin fusese deja din timp anunțată în mod special, astfel încît cei doi tineri sînt cît se poate de bine primiți la consulatul italian. În cele mai bune camere care le-au pus la dispoziție, ei își păstrau cu grijă geamantanele aduse de la Alexandretta. Evident că, neavînd de îndeplinit nici o sarcină de serviciu, Roccardi și Ferraro se puteau dedica și aici din plin sportului nautic față de care continuau să manifeste aceeași pasiune.

La numai cîteva zile după sosirea la Mersin, cei doi sportivi se găseau ca de obicei pe plaja însorită de pe malul mării. Căderea serii i-a găsit singuri pe plaja pustie, singuri cu nelipsitele lor geamantane, însă acest lucru n-a dat nimic de bănuit nimănui. Îndată ce noaptea a învăluit cu umbrele ei plaja și suprafața mării, cei doi înotători întîrziați pe plajă și-au îmbrăcat calmi costumele de scafandru autonom și au dispărut neobservați în apa întunecată a mării.

Cîteva zile mai tîrziu, din portul Mersin a plecat transportorul englez „Kaitoon" de 10 000 tone. După ce s-a depărtat destul de mult de port, nava a început să emită semnale „S.O.S." O puternică explozie a provocat o gaură de apă în compartimentul mașini. Cauzele exploziei sînt învăluite și de data aceasta în mister. Nici o navă inamică pe suprafața mării, nici un avion în aer. O mină sau o torpilă lansată de submarin — aceasta este deocamdată singura explicație posibilă.

Echipajul navei reușește să izoleze două compartimente etanșe și pericolul scufundării imediate, fiind astfel înlăturat, nava se îndreaptă cu viteză redusă spre insula Cipru. În apropiere de insulă nava ajunge însă aproape complet inundată și comandantul este obligat să o eșueze pe un fund mic, nisipos.

Scafandrii greci, chemați să cerceteze bordajul navei pentru stabilirea cauzei exploziei, găsesc pe fundul navei elicea aparatului de aprindere a minei „Baulillo". În felul acesta s-a descoperit nu numai cauza exploziei, dar și secretul ingenioasei mine folosite de scafandrii de luptă italieni, mină care făcea explozie numai după ieșirea în larg a navei minate. Descoperirea secretului acestei mine se datorește unei greșeli elementare pe care au comis-o Roccardi și Ferraro. În loc să fixeze două mine „Baulillo" pe chila lui „Kaitoon", așa cum se proceda de regulă, pentru a provoca scufundarea cît mai rapidă a navei, ei au folosit o singură mină care — după cum era ușor de prevăzut — nu putea

să provoace scufundarea imediată a unui cargou de 10 000 tone, astfel ca să ducă cu el la fund și secretul exploziei și secretul funcționării minei. *

Descoperirea unei elice mici în corpul cargoului „Kaitoon" a avut ca urmare o serie de măsuri speciale luate de comandamentul flotei engleze din Mediterana. S-a întărit vigilența în porturile de încărcare și s-a ordonat să se controleze cu scafandri opera vie a tuturor cargourilor engleze din porturile turcești, înainte de plecarea lor în mare. Ordinul este transmis prin radio tuturor navelor engleze și consulatelor engleze din porturile turcești, cu mențiunea de execuție imediată. Această măsură operativă reușește să salveze în ultimul moment un cargou englez sortit pieirii.

După acțiunea de la Mersin, Roccardi și Ferraro — înapoiați la Alexandretta — reușesc să mineze în două nopți consecutive încă două nave : cargoul englez „Prince" de 5 000 tone și cargoul norvegian „Fernplant" de 7 000 tone. Conform ordinului primit, cargoul „Prince" este minuțios verificat înainte de plecare și scafandrii descoperă și înlătură minele „Baulillo" fixate de chila navei. Cargoul „Fernplant" însă pleacă din port fără a fi controlat și se scufundă în larg într-un timp extrem de scurt.

Bilanțul acțiunilor de diversiune submarină de la Alexandretta și Mersin din iulie 1943 este destul de avantajos pentru italieni. Numai doi scafandri de luptă au reușit ca în decurs de cîteva zile să mineze patru cargouri inamice. Dintre acestea, două s-au scufundat în mare, unul a fost grav avariat și eșuat, iar al patrulea a fost salvat în urma executării precise a ordinului primit.

Descoperirea de către englezi a secretului funcționării minei „Baulillo" cu care acționau scafandrii de luptă italieni, precum și măsurile excepționale de vigilență în legătură cu staționarea navelor engleze în porturile turcești pun capăt acțiunilor de diversiune submarină ale grupei „Gamma" și în acest raion al Mediteranei. Continuarea acțiunilor în aceste condiții devenea nu numai extrem de periculoasă dar și lipsită în general de orice șanse de reușită. De altfel, acțiuni de acest gen nu s-au mai executat în Mediterana pînă la sfîrșitul războiului.

Iată însă un alt exemplu în legătură cu procedeele tactice în care se preconiza desfășurarea acțiunilor scafandrilor de luptă de la uscat și modul de organizare al acestor acțiuni.

În primăvara anului 1943, pericolul debarcării trupelor anglo-americane din Africa pe continentul european devenise evi-

* După alte surse rezultă că au fost fixate două mine însă una nu a explodat.

dent pentru Italia care cunoștea chiar pregătirile care se făceau în vederea debarcării. În cadrul pregătirilor făcute pentru respingerea debarcării — pregătiri limitate de altfel ca amploare din cauza epuizării forțelor și a înțelegerii tot mai clare de către italieni a deznodămîntului inevitabil — Flotila a 10-a M.A.S. a primit și ea misiuni corespunzătoare. Una din grupele de scafandri de luptă de sub comanda locotenentului Faranelli a primit misiunea să construiască o peșteră în stîncă în partea de vest a portului Cagliari, din sudul insulei Sardinia. Misiunea a fost executată în cel mai desăvîrșit secret, fără ca locuitorii sau trupele de uscat dislocate în acest sector să afle ceva. În peștera nou construită a fost amenajat un depozit de alimente, echipament și încărcături de exploziv în cantități suficiente pentru executarea unui număr de acțiuni de diversiune submarină.

Care a fost planul de acțiune pe baza căruia a fost construită peștera amenajată ca depozit și bază de acțiune a scafandrilor de luptă? În eventualitatea declanșării acțiunii de debarcare anglo-americane, în timpul desfășurării debarcării în insula Sardinia, grupa de scafandri de luptă trebuia să-și ocupe locul în peștera de a cărei existență nimeni nu avea cunoștință. Folosind peștera ca adăpost, bază de plecare și de aprovizionare, scafandrii de luptă urmau să execute periodic acțiuni asupra navelor mari anglo-americane aflate în staționare în rada Cagliari, folosind pentru scufundarea lor mine de tipul „Migniatta" și „Baulillo". Alți scafandri de luptă aveau misiunea ca într-un moment prielnic, cînd portul va fi plin de vase cu încărcătură de valoare, să arunce în aer rezervoarele de petrol provocînd în felul acesta incendierea întregului port.

Datorită faptului că anglo-americanii nu au debarcat în Sardinia ci în Sicilia, acest plan nu a fost dus la îndeplinire. Rămîne însă de reținut specificul organizării unui astfel de gen de diversiune submarină în cadrul perioadei de pregătire a operației antidesant.

3

Trecuseră patru ani de la declanșarea războiului din Pacific și importanta bază Singapore, aflată în tot acest timp sub ocupație japoneză, reprezenta un permanent pericol pentru convoaiele aliaților care executau deplasări în partea de sud-vest a Oceanului Pacific și în Oceanul Indian.

În iulie 1945, cercetarea aeriană a aliaților a descoperit în strîmtoarea Malacca, la nord-vest de Singapore, crucișătoarele japoneze „Takao" și „Nasi" avînd fiecare un deplasament de 10 000 de tone. Pentru a înlătura pericolul de atac al acestor nave asupra convoaielor anglo-americane, comandamentul englez a hotărît să distrugă crucișătoarele japoneze chiar în punctul de staționare la ancoră, folosind submarine pitice și scafandri de luptă.

În acest scop, la 26 iulie 1945 au ieșit din baza de pe insula Labuan, în apropiere de Borneo, submarinele engleze „Sturgeon" și „Spark", avînd la remorcă submarinele pitice „XE-1" și „XE-3". Începea o acțiune de diversiune submarină denumită în mod convențional operația „Hard Job" *.

După o navigație normală de patru zile, echipajele provizorii de pe submarinele pitice au fost înlocuite cu echipajele principale. La ora 23.00 din 30 iulie, cînd submarinele se găseau la 40 Mm de obiectivul atacului, remorcile au fost molate și submarinele pitice și-au continuat independent marșul spre strîmtoarea Malacca cu o viteză de 5 Nd.

Submarinul pitic „XE-3" care a avut rolul principal în cadrul acestei acțiuni era comandat de cpt.-locot. Fraser. Din echipaj mai făceau parte comandantul secund Smith, mecanicul Reed și scafandrul de luptă Majenius. După ce a trecut prin barajele de mine care blocau strîmtoarea Singapore, submarinul a ajuns la ora 02.00 din 31 iulie în zona în care, după datele informative existente, se găseau instalate stațiile de ascultare submarină ale japonezilor. Intrînd în imersiune și folosind motoarele electrice, submarinul a reușit să treacă și peste această zonă periculoasă, după care — de la ora 02.30 — s-a continuat navigația la suprafață cu ajutorul motoarelor „Diesel" care asigurau o viteză de 5 Nd.

La trecerea prin strîmtoarea Malacca, apariția unor nave de suprafață japoneze a obligat submarinul să intre în imersiune și uneori chiar să se așeze pe fund pentru a evita ciocnirea. Curentul cu o viteză de 2 Nd din strîmtoare îngreuna înaintarea submarinului care a ajuns abia la ora 10.00 în apropierea plaselor submarine care protejau cele două crucișătoare. Pîndind momentul în care a fost deschisă o poartă în plasă pentru trecerea unei nave de suprafață, submarinul a intrat prin porțiunea liberă, la o imersiune de 6 metri. Apropierea de obiectiv a continuat în imersiune, folosindu-se numai arareori periscopul pentru orientare, prin împunsături foarte scurte.

---

* Muncă grea.

În sfîrșit, la ora 13.00, în ocularul periscopului a apărut „Takao", crucișătorul japonez de 10 000 de tone. Lîngă crucișător staționa un distrugător.

Comandantul Fraser a ordonat imersiunea de 7,5 metri și viteza de 2 Nd, luînd drum de 270°. După o jumătate de oră, submarinul ajunsese la o distanță de numai 350 de metri de crucișător. Apropierea a continuat cu viteza minimă, la imersiunea de 6 metri.

În acest timp în interiorul submarinului scafandrul de luptă se pregătea să intre în acțiune. Apa fiind caldă în această regiune, scafandrul nu trebuia să mai îmbrace costumul special. Dezbrăcat pînă la brîu, el s-a echipat numai cu aparatul de respirat cu oxigen, așteptînd ordinul de părăsire a submarinului.

La ora 13,45 prova submarinului s-a izbit de corpul masiv al crucișătorului. Executînd o serie de manevre, comandantul descoperă la imersiunea de 8 metri o trecere pe sub chila crucișătorului și submarinul se strecoară în acest spațiu de apă liber. Este acum rîndul scafandrului de luptă să-și spună cuvîntul.

Majenius își aranjează masca pe față, verifică buna funcționare a aparatului de respirat și, pătrunzînd în compartimentul scafandrului, dă semnalul pentru umplerea lui cu apă. După 20 de minute el părăsește submarinul prin tambuchiul de ieșire. Distingo destul de bine deasupra lui uriașa siluetă întunecată a crucișătorului pe care îl compară cu un Goliath, iar pe el însuși cu David din vechea legendă biblică.

Aici este necesar să se facă o mică paranteză. După cum se va vedea mai tîrziu, inițial armamentul submarinelor pitice „XE" era constituit din două încărcături de exploziv de cîte 2 tone, fixate cîte una în fiecare din bordurile submarinului. Acest armament s-a dovedit a fi insuficient de eficace, cu ocazia acțiunii asupra navei de linie germane „Tirpitz", în septembrie 1943. Încărcăturile de exploziv erau aruncate pe fund lîngă navă, după armarea mecanismului de aprindere întîrziată. Navele mari de luptă, prevăzînd posibilitatea unor astfel de acțiuni, își schimbau periodic locul de ancoraj cu ajutorul remorcherelor și astfel, îndepărtîndu-se de locul unde erau lăsate încărcăturile, se micșora apreciabil efectul exploziei. Mai tîrziu, pentru a remedia această deficiență, englezii au lăsat numai o încărcătură de exploziv de 2 tone în tribordul submarinului, iar în babord au montat locașuri pentru 6 încărcături de exploziv portative, care puteau fi fixate de corpul navei inamice cu ajutorul unor magneți.

Acum Majenius se strecoară în babordul submarinului, desprinde o mină și încearcă să o fixeze de carena crucișătorului.

Operația nu îi reușește deoarece opera vie a navei este acoperită cu un strat gros de depuneri de alge și scoici. El este nevoit să curețe bordajul, înlăturînd depunerile și numai după aceea poate fixa cele șase mine, cîte două la un loc, la distanță de 7—8 metri între perechi. După o muncă încordată de 40 de minute, scafandrul reintră în compartimentul central și după alte 20 de minute el se găsește din nou în mijlocul celorlalți membri ai echipajului, raportînd comandantului de executarea misiunii.

Comandantul, manevrînd o pîrghie din interiorul submarinului, deblochează încărcătura de exploziv de 2 tone care cade pe fund la 2 metri sub cuirasa bordajului navei japoneze. A doua parte a misiunii, fiind și ea executată, submarinului nu-i rămîne decît să se îndepărteze cît mai repede de acest loc periculos. Comandantul ordonă mecanicului să pună mașinile foarte încet înapoi. Ordinul este executat însă submarinul nu se clintește din loc. Noi eforturi, fără nici un rezultat. Ce se întîmplase oare? Cînd submarinul pitic a intrat sub chila crucișătorului era perioada mareei înalte. Acum se apropia momentul mareei joase și apa continua să scadă, iar colosul de 10 000 de tone apăsa tot mai greu asupra corpului fragil al submarinului, amenințînd să-l strivească de fund. Clipe de supremă încordare se scurg una după alta. Se depun eforturi tot mai intense, aproape disperate, pentru a salva submarinul din capcana diabolică în care s-a angajat. Manevrînd continuu mașinile și cîrmele, golind apa din tancuri, echipajul reușește în sfîrșit după o strădanie de o jumătate de oră să scoată submarinul de sub chila crucișătorului.

O dată acest pericol înlăturat, în timp ce „XE-3" începea să se îndepărteze de victima sa, intervine un nou incident care periclitează securitatea submarinului. Comandantul observă că atît cîrmele orizontale, cît și cele verticale funcționează defectuos. La fiecare manevră a cîrmelor, prova se ridica spre suprafață iar corpul submarinului intra în ruliu. Comandantul ajunge la concluzia că această situație critică se datorește faptului că nu a funcționat mecanismul de deblocare a containerului care susținuse încărcăturile de exploziv din babord. Probabil sistemul de deblocare se avariase în timpul cît submarinul manevra agitat pentru a scăpa de sub apăsarea crucișătorului. Acum, containerul rămas la locul său scotea submarinul din echilibrul normal, făcînd în continuare navigația imposibilă. Adîncimea mică a apei din strîmtoare obliga submarinul să navige la o mică imersiune. El putea astfel să fie scos în orice moment la suprafață din cauza dezechilibrării. În acest caz descoperirea lui de către japonezi ar fi dus nu numai la capturarea sau distrugerea submarinului de

către inamic, dar chiar și la salvarea crucișătorului. Încărcăturile de exploziv ar fi putut fi observate și înlăturate cu ajutorul unor scufundători obișnuiți, fără nici un fel de aparatură, după care nava s-ar fi îndepărtat de încărcătura grea de 2 tone. Rezultatul final ar fi fost deci moartea echipajului submarinului sau o captivitate ruşinoasă, cu misiunea neîndeplinită. Singura soluție salvatoare o constituia o nouă intervenție a scafandrului. Într-adevăr, acesta își reîncarcă buteliile de oxigen, se echipează din nou, iese din submarin și după încă un efort de 40 de minute reușește să desprindă containerul de bordajul submarinului. Reintră apoi complet epuizat în submarin, unde este necesar să i se facă respirație artificială.

În acest timp comandantul, fără să piardă timpul, își îndreaptă spre est submarinul echilibrat și cu capacitatea de navigație restabilită, căutînd să iasă cît mai repede din acest raion în care primejdia creștea cu fiecare clipă. Evitînd de cîteva ori ciocnirea cu navele de suprafață și nimerind din nou portița deschisă în plasa submarină, „XE-3" ajunge la căderea serii în afara raionului de apărare al inamicului. De aici, sub protecția întunericului, submarinul își continuă navigația la suprafață cu ajutorul motoarelor „Diesel".

După o imersiune de 18 ore, echipajul poate să respire acum cu plăcere aerul curat din largul mării.

Cu ajutorul semnalelor radio „XE-3" reușește să ralieze la miezul nopții submarinul „Sturgeon" care îl ia la remorcă pînă în bază.

Celălalt submarin pitic („XE-1"), comandat de cpt.-locot. Smart, a avut o acțiune mai puțin reușită. De teama de a nu-și putea îndeplini misiunea înainte de lăsarea serii, comandantul submarinului nu a mai ajuns pînă la crucișătorul „Nasi" așa cum avea ordin, ci a preferat să-și arunce încărcătura de exploziv tot lîngă „Takao" care se găsea mai aproape de intrarea în strîmtoare. A procedat deci exact ca acei aviatori de bombardament care nu reușesc să ajungă la obiectiv și își aruncă bombele la întîmplare, pentru a nu se mai întoarce cu ele la aerodrom.

După ce și-a considerat în felul acesta sarcina îndeplinită, „XE-1" s-a retras și întîlnind submarinul „Spark" a fost luat la remorcă pînă în baza de plecare.

Explozia s-a produs în seara zilei de 31 iulie, la ora 21.30. O spărtură uriașă de 20 × 10 metri în bordajul navei a provocat scufundarea imediată a crucișătorului „Takao" în strîmtoarea Malacca.

* * *

Scafandrii de luptă, transportați cu submarinele pînă în raionul de acțiune, au fost folosiți și de grupa „Gamma" din Flotila a 10-a

M.A.S. Rezultatele obținute au fost însă neînsemnate. Vom relata pe scurt numai acțiunea grupei „Gamma" asupra portului Alger.

La sfîrșitul anului 1942, armata engleză își intensificase presiunea asupra trupelor lui Rommel din Africa de nord. Concomitent, americanii își concentrau în grabă forțele și tehnica de luptă, amenințînd Tunisul dinspre vest.

Comandamentul german solicitase încă de mai mult timp flotei italiene să întreprindă acțiuni ofensive asupra navelor aliate din porturile algeriene, însă conducerea flotei italiene ezita mereu să ia o hotărîre, consecventă tacticii sale defensive din tot timpul războiului. În cele din urmă, în fața situației critice care se contura pe litoralul sudic al Mediteranei, comandamentul flotei italiene se decide să adopte o soluție de compromis. Încercînd să-și respecte obligațiile de aliată a Germaniei, fără a angaja însă în luptă forțe importante, flota italiană trasează Flotilei a 10-a M.A.S. misiunea să organizeze și să execute o acțiune de diversiune submarină asupra portului Alger.

Ordinul este tradus în viață și la 4 decembrie 1942 iese din Spezia submarinul „Ambra" de sub comanda căpitanului de rangul 3 Mario Arillo. Submarinul avea la bord zece scafandri de luptă din grupa „Gamma" și șase conducători de torpile care formau echipajele a trei submarine-torpile instalate în containerele speciale de pe puntea submarinului „Ambra". Navigînd pe o furtună puternică, submarinul ajunge în raionul Alger abia la 10 decembrie. În noaptea de 11 spre 12 decembrie, „Ambra" se mai deplasează 15 Mm spre coastă, apropiindu-se de rada Alger și se așază pe fund la o imersiune de 18 metri. Trebuia cunoscută în continuare situația de la suprafață, însă de la această imersiune periscopul nu putea fi folosit. Din submarin iese atunci la suprafață comandantul secund — căpitanul Iacobacci — care este în același timp și un antrenat scafandru de luptă. În afară de costumul obișnuit de scafandru, mai poartă un aparat telefonic și trage după el firul de legătură cu comanda submarinului. Transformat astfel în ochii și urechile submarinului, Iacobacci dă de la suprafață indicații asupra direcției de deplasare a submarinului care continuă foarte încet apropierea de rada portului Alger. În cele din urmă, la semnalul primit, submarinul oprește funcționarea motoarelor și a tuturor mecanismelor, așezîndu-se din nou pe fund la o mică distanță de cele 16 nave și vase de transport ancorate în rada. Prada, inventariată cu atenție de secund, pare bogată.

La un nou semnal ies din submarin 16 scafandri de luptă. Zece dintre aceștia aveau misiunea să transporte încărcături de exploziv de tipul „Migniatta" și „Baulillo", pe care să le fixeze pe fundul navelor inamice. După îndeplinirea misiunii, ei trebuiau să ajungă

la uscat și să încerce să se ascundă sau, dacă aceasta nu era posibil, să se predea trupelor engleze. Ceilalți șase scafandri urmau să conducă spre țintă cele trei torpile dispuse pe puntea lui „Ambra", să fixeze de bordajul navelor conurile de război ale torpilelor cu încărcături de cîte 250 kg de trotil, după care să se înapoieze cu torpilele respective la submarin. La ora 23.00, după plecarea scafandrilor de luptă și a torpilelor, Iacobacci intră în submarin. El iese din nou la suprafață la ora 02.30, îngrijorat de soarta celor șase conducători de torpile care nu se mai înapoiau. Suprafața apei este însă complet liniștită și pustie în jurul submarinului. Nu se vede nici o urmă de torpilă și nu se aud nici explozii sau împușcături în raionul de staționare al navelor inamice.

Ajuns la limita rezervei de aer, submarinul „Ambra" se reîntoarce la Spezia fără să poată recupera torpilele sau scafandrii plecați de la bord. Cîțiva din aceștia au pierit, iar ceilalți au căzut prizonieri la englezi.

Rezultatul acțiunii, cunoscut numai din comunicatele amiralității britanice, a fost destul de avantajos pentru italieni. Au fost scufundate cargourile „Ocean Vanquisher" (7 000 t.), „Berta" (1 500 t), „Armattan" (4 600 t), „S.U.A.-59" (7 500 t) și avariat grav cargoul „Empire Centaur" (7 000 t). În total, peste 25 000 de tone scoase din luptă, cu prețul pierderii a 16 oameni, a trei torpile și a cîtorva încărcături de exploziv.

Din declarațiile scafandrilor căzuți prizonieri la englezi, s-a mai aflat că succesul principal se datorește celor trei torpile conduse de oameni care au reușit să scufunde trei cargouri. Cei zece scafandri de luptă, stînjeniți mult de curentul puternic și de apa rece, nu au putut acționa decît asupra a două cargouri, dintre care unul a fost scufundat, iar celălalt grav avariat.

* * *

Cu acest episod încheiem capitolul rezervat acțiunilor scafandrilor de luptă asupra navelor și transportoarelor inamice. Am văzut că, deși aceste acțiuni au fost destul de sporadice, lupta dintre pigmeii de cîteva zeci de kilograme și coloșii de mii de tone s-a încheiat adeseori cu înfrîngerea celor din urmă. Au fost desigur și pierderi în vieți omenești, unele recunoscute, altele trecute sub tăcere de cei care și-au luat sarcina să descrie faptele acestor tineri. Ceea ce trebuie însă reținut în mod deosebit este faptul că astfel de acțiuni de diversiune submarină necesită o organizare minuțioasă, o pregătire îndelungată cu caracter special, măsuri deosebite de mascare, iar succesul realizat prin aceste acțiuni este invers proporțional cu vigilența adversarului.

Capitolul III

SCAFANDRII DE LUPTĂ SUB APELE RÎURILOR

• Cum pot fi folosite torpilele împotriva podurilor
• Două explozii pe un braț al Rinului distrug obiectivele cel mai puternic apărate

1

Operația de debarcare anglo-americană din Normandia, declanșată la 6 iunie 1944, era în plină desfășurare. La data de 22 iunie, trupele engleze au reușit să dezvolte capul de pod din raionul Caen. Aruncînd în acest cap de pod în decurs de numai cîteva zile peste 10 000 de oameni, englezii au forțat rîul Orne și canalul care unește acest rîu cu marea și au înaintat spre est, amenințînd trupele germane din acest raion să fie lovite din flanc și încercuite.

Aprovizionarea trupelor engleze care acționau în capul de pod era posibilă numai prin folosirea celor două poduri care treceau peste rîul Orne și peste canal. Dată fiind importanța operativă a acestor poduri, englezii au concentrat aici forțe considerabile de apărare antiaeriană, împotriva aviației germane care încerca să pătrundă spre ele.

Comandamentul german, înțelegînd importanța deosebită a acestor două obiective, a întreprins fără succes numeroase acțiuni împotriva lor. Nici încercările de atac din aer, nici acțiunile de pe uscat cu grupe speciale de asalt și diversiune nu au dus la nici un rezultat. Cele două medii — aerul și uscatul — dovedindu-se ineficace, rămînea o singură șansă : apa. Atunci s-a recurs la ajutorul flotei.

Ne amintim că în acea perioadă în lagunele Veneției se antrenau intens 30 de scafandri de luptă germani, în așteptarea momentului cînd vor fi chemați pentru „botezul focului". Și iată că acest moment sosește. Din ordinul viceamiralului Heye — comandantul Grupării „K" — zece scafandri de luptă pleacă din Veneția spre frontul german din Normandia, ambarcați în trei autoturisme mari. Pe drum, una dintre cele trei mașini este accidentată grav și pasagerii ei — patru scafandri de luptă — sînt internați în spital. La destinație ajung astfel numai șase scafandri de luptă care intră în subordinea locotenentului major Hans Prinzhorn, comandantul detașamentului de asalt maritim „MEK-60" din Gruparea „K".

Punctul de plecare a fost stabilit pe malul rîului Orne, în amonte de poduri, la o distanță de 600—700 de metri de limita

dinainte a apărării trupelor engleze din capul de pod. Aici au fost aduse două torpile obișnuite, folosite de submarine sau de navele de suprafață. Torpilele au fost reglate anterior de către centrul de cercetări științifice al Grupării „K" astfel încît, cu o ușoară flotabilitate pozitivă, să plutească la o mică imersiune.

Acțiunea a fost fixată pentru noaptea de 22/23 iunie. În seara de 22 iunie, torpilele așezate pe cîte un cărucior și acoperite cu prelate se găseau în imediata apropiere a apei. Sub prelată, un specialist torpilor monta și regla la torpile aparatele de aprindere speciale, cu mecanism de orologerie. La un moment dat englezii, care probabil observaseră ceva, au dezlănțuit un puternic foc de artilerie asupra raionului în care se pregătea acțiunea de diversiune. Toți s-au refugiat în adăposturi, cu excepția specialistului torpilor care sub prelată, în vacarmul exploziilor din jur, își continua liniștit munca migăloasă la torpile. Tot atît de brusc cum a început, focul încetează după 10 minute. Cînd Prinzhorn se apropie de torpile, specialistul îi raportează : „Aparatele de aprindere funcționează normal. Torpilele vor exploda la ora 05.30".

La ora 23.00, ora stabilită pentru plecare, torpilele au fost lăsate la apă cu ajutorul cărucioarelor. Ajunse însă în apa rîului, ambele torpile s-au dus la fund ca niște bolovani. Explicația s-a găsit imediat. Centrul de cercetări științifice, care lucra de obicei atît de precis și de minuțios, a greșit de data aceasta. Torpilele reglate pe malul mării cu o flotabilitate ușor pozitivă, căpătau o flotabilitate negativă în apa dulce, cu o densitate mai mică, din rîul Orne. Locotenentul major Prinzhorn ordonă să se fixeze de torpile flotoare improvizate din bidoane de benzină, asigurîndu-le astfel flotabilitatea necesară. Prin această amenajare apărea inconvenientul că se produceau valuri și siaj pe timpul înaintării, creîndu-se pericolul de descoperire a scafandrilor de către inamic. Nu era însă posibilă nici o altă soluție. Acțiunea trebuia neapărat executată în noaptea aceea; o nouă reglare a torpilelor ar fi durat prea mult timp, iar explozia era fixată pentru ora 05.30.

Din cei șase scafandri de luptă s-au constituit două grupe de cîte trei oameni. O primă grupă, compusă din scafandrii Kaiser, Bretschneider și Reimann, trebuia să acționeze cu o torpilă asupra podului de pe canalul care leagă rîul Orne cu marea. A doua grupă, cu cealaltă torpilă, urma să plece pe rîul Orne și să distrugă podul de peste acest rîu.

Acțiunea grupei de pe canal este pe larg descrisă în jurnalul personal al sergentului Kaiser, din care extragem :

„După ce am reușit să aducem torpila să plutească aproape de suprafața apei, am plecat. Se făcuse deja miezul nopții. Misiunea

pe care o primiserăm era următoarea. Să transportăm torpila pînă la al doilea pod de pe canal, dispus la o distanță de 12 km față de punctul de plecare și să fixăm torpila de fundul canalului, lîngă piciorul central al podului. Pentru aceasta trebuia să trecem în cel mai mare secret pe sub primul pod, ocupat tot de englezi, însă fără prea mare importanță din cauza capacității sale reduse pentru transporturi. După terminarea misiunii urma să ne înapoiem pe același drum.

Cerul acoperit complet de nori și noaptea întunecoasă ne ușurau mult misiunea. În față înotam și eu cu Bretschneider, ținînd în mînă cîte o sfoară cu care remorcam după noi torpila. Reimann înota la coada torpilei, cu sarcina de a o dirija corect și a o ajuta la înaintare, prin împingere.

La început toate mergeau bine. Torpila, susținută de cele două bidoane de benzină fixate lateral, plutea cuminte, în poziție orizontală. După puțin timp însă, coada torpilei a început să se scufunde treptat astfel încît Reimann nu o mai putea susține decît cu foarte mare greutate, depunînd eforturi deosebite. În curînd, el a trebuit să fie schimbat cu Bretschneider, pentru a-și mai reface forțele. Ne găseam în acel moment în zona dintre cele două fronturi, la o distanță destul de mare de obiectiv și era evident că în aceste condiții nu vom putea duce misiunea pînă la capăt.

Pentru a ieși din acest impas, după o scurtă odihnă, Reimann se scufundă în apă și, mergînd pe fundul canalului, susținea coada torpilei cu mîinile ridicate deasupra capului. Situația sa nu era de loc de invidiat. Cu masca aparatului de respirat pe față, susținînd deasupra capului o greutate destul de mare, el pășea din greu pe fundul mîlos și plin de murdării al canalului. În zonele în care adîncimea canalului era mai mică, Reimann sprijinea coada torpilei pe umăr și astfel eforturile sale se reduceau. Noi, care înotam la suprafață, simțeam ajutorul primit din partea lui Reimann de pe fundul canalului și înaintarea devenind mai ușoară am căpătat noi speranțe.

În curînd în fața noastră a apărut primul pod. Pe puntea sa de lemn se auzeau distinct pașii sentinelelor. Ne-am scufundat și noi doi din față, trăgînd sub apă și conul torpilei. Așa am reușit să trecem neobservați, pe sub pod.

La ora 01,30, cînd primul pod rămăsese mult în urmă și ne găseam deja în liniile engleze, în jurul nostru au început să explodeze deodată numeroase proiectile. Erau desigur obișnuitele trageri fără eficacitate ale artileriei germane asupra podului spre care ne îndreptam și noi. Este greu de imaginat impresia groaznică pe care o produceau asupra noastră aceste explozii puternice din apă și care se suprapuneau peste tensiunea nervoasă maximă care ne

stăpînea de aproape două ore. Nu am mai putut suporta şi ne-am apropiat de mal unde am aşteptat timp de zece minute pînă la încetarea focului de artilerie. Încadrarea noastră în tirul artileriei proprii se explică prin faptul că s-au luat măsuri extreme de păstrare a secretului acţiunii şi nici comandamentul trupelor de uscat din zonă nu avea nici o cunoştinţă despre ea.

Abia am plecat de la mal şi în faţa noastră, la o distanţă de aproximativ 100 de metri a început să se contureze vag în noapte silueta podului care era ţinta noastră. Nu exista nici un indiciu că ar fi fost lovit măcar de un proiectil de artilerie. În curînd a apărut din întuneric, ca o pată alungită, piciorul central al podului. Înotînd cît se poate de încet, fără a face cel mai mic zgomot, ne-am îndreptat spre acest punct şi ne-am scufundat lîngă pilon. Aici am ancorat torpila la un metru deasupra fundului, în imediata apropiere de piciorul podului. Torpila atingea aproape piciorul. După ce am verificat dacă şi mecanismul de orologerie al aparatului de aprindere este în funcţiune, am pornit în sens opus, mergînd cîtva timp pe fundul canalului, apoi am ieşit la suprafaţă. Ne-am continuat drumul de înapoiere înotînd la suprafaţă într-un grup strîns, seprijinindu-l pe Reimann care era la capătul puterilor".

Cei trei scafandri de luptă s-au înapoiat cu bine la punctul de plecare după ce au parcurs în total 24 km în 4 ore. Ei au raportat satisfăcuţi lui Printzhorn că şi-au executat misiunea primită.

La o analiză mai atentă a modului de îndeplinire a misiunii s-a constatat că lucrurile nu stăteau chiar aşa. De la început a părut curios faptul că — după o sumară apreciere — cei trei scafandri s-au înapoiat prea repede din misiune. Atunci a fost comparată schema de atac a scafandrilor cu o hartă topografică detaliată a regiunii. Şi imediat s-a observat care a fost greşeala comisă. În schema de atac, pe baza căreia s-a dat misiunea de luptă scafandrilor, erau reprezentate două poduri şi scafandrii — după cum se ştie — urmau să mineze cel de al doilea pod. Pe harta topografică figurau însă trei poduri, iar podul principal — cel care trebuia aruncat în aer — era tocmai al treilea. Rezulta deci cu claritate că scafandrii au minat cel de al doilea pod din harta topografică, adică un pod lipsit de importanţă deosebită. Podul principal, al treilea de pe harta topografică şi nereprezentat pe schema de atac, la care scafandrii nici nu au ajuns, a rămas aşadar intact.

De unde provenea eroarea? În perioada cînd statul major al Grupării „K" întocmea planul acestei acţiuni, primul pod era încă în mîinile nemţilor şi în această situaţie, desigur că în schema de atac nu puteau apărea decît două poduri, al doilea fiind podul principal care trebuia distrus. De atunci însă şi pînă în noaptea exe-

cuției misiunii, ofensiva englezilor a progresat, și primul pod a fost cucerit de la nemți. Schema de atac nu a mai fost corectată pe baza noilor elemente ale situației, ceea ce a dus la neîndeplinirea misiunii.

Iată două greșeli grave de calcul în cadrul unei singure acțiuni.

La ora 05.30 precis podul minat a sărit în aer. Scafandrii de luptă din grupul sergentului Kaiser, cu entuziasmul succesului răcit brusc, aveau totuși mulțumirea că ei și-au făcut conștiincios datoria, că au realizat pînă la urmă ceva și că nu sînt cu nimic vinovați de neîndeplinirea scopului principal al acțiunii. De altfel, în starea de epuizare în care ajunseseră, era problematic dacă ar mai fi putut tîrî după ei torpila încă o distanță de cîțiva kilometri pînă la podul principal.

Acțiunea grupei a doua, care avea misiunea să distrugă podul de pe rîul Orne, a fost și mai bogată în evenimente neprevăzute. Faptele petrecute, despre care nu a rămas nimic scris, au fost relatate de către doi dintre participanții la acțiune, rămași în viață, care au fost interogați după terminarea războiului.

Din grupă făceau parte caporalul Linder, caporalul Schultz și încă un scafandru al cărui nume nu a fost dezvăluit. Să-i spunem aici „al treilea scafandru".

Distanța de parcurs pe rîul Orne era mai mare decît pe canal. Curentul era mai puternic, astfel încît deplasarea spre obiectiv se putea face cu o viteză mai mare, însă se întîmpinau greutăți mai mari la înapoiere.

Incidentele au apărut chiar de la început. A trecut un timp destul de mare pînă cînd au reușit să lege de torpilă bidoanele de benzină pentru mărirea flotabilității, astfel că plecarea a fost întîrziată.

În sfîrșit, totul era gata pentru plecare. Însă în momentul cînd scafandrii au intrat în apă, „al treilea scafandru" — rămas anonim — a fost cuprins de o criză de isterie.

Antecedentele acestui tînăr nu erau prea strălucite. În perioada de pregătire din laguna Veneției, el a manifestat în permanență un entuziasm exagerat, fals, cu aspect de fanfaronadă. Zilnic făcea printre ceilalți o agitație ridicolă, strigînd că datoria lor este să plece cît mai repede la luptă, că ei stau de pomană și fac baie în Adriatica în timp ce frontul are nevoie de ei etc. La constituirea grupului de zece scafandri care urmau să plece în Normandia, el a fost inclus în grup ca rezervă numai în urma insistențelor sale energice. Părerea generală despre el era că este încă insuficient de format, lipsit de calm și de stăpînire de sine, cali-

tăți atît de necesare unui scafandru de luptă. Accidentul suferit de o mașină și scoaterea din acțiune a patru scafandri de luptă a făcut necesar ca și tînărul anonim să fie încadrat în una din grupe.

În clipa plecării, asupra nervilor săi insuficient de fortificați au acționat o serie de elemente care au dus la dezechilibrarea lor. Apa întunecată și necunoscută a rîului pe care pluteau crăci și gunoaie, cu fundul nămolos și murdar, accidentat de gropi, i-au trezit de la început o senzație de frică. La aceasta s-a mai adăugat teama de cele două maluri ocupate de inamic, printre care trebuia să treacă, teama de cele 300 kg trotil din torpilă care trebuia transportate și care vor exploda la o anumită oră. Toate acestea, adăugate la temperamentul său sensibil și instabil, explică în mare parte criza sa de isterie.

Abia intrat în apă, el a ieșit imediat pe mal, strigînd :

— Picioarele !

— Ce este cu picioarele ? l-au întrebat ceilalți.

— Labele ! strigă el din nou.

Cei doi scafandri nu au observat însă nimic deosebit la înotătoarele sale de cauciuc.

— Mă string ! continua el să strige.

— Să fim serioși, spuse unul din scafandri. Slăbește puțin găicile de la labe și vino în apă că este deja tîrziu.

— Nu ! nu ! nu ! numai asta nu ! izbucni isteric ul într-un hohot de plîns neomenesc.

S-a trîntit pe mal scormonind pămîntul cu mîinile, în timp ce întregul corp îi era zguduit de accesele de plîns.

Schultz și Linder stăteau lîngă el, privindu-l cu o compătimire amestecată cu dispreț. Văzînd în cele din urmă că nu mai este nimic de făcut, s-au hotărît să plece numai ei doi, deoarece întîrziaseră prea mult.

Hotărîrea lor curajoasă i-a ajutat. Purtînd cu ei torpila care plutea bine, aproape de suprafața apei, au depășit liniile germane, apoi au trecut peste o plasă contra minelor și, favorizați de curentul puternic, au ajuns destul de repede la podul care constituia obiectivul misiunii lor. Aici au minat piciorul principal al podului, folosind același sistem ca și prima grupă.

Înapoierea lor imediată nu avea șanse de reușită. Noaptea era pe sfîrșite, curentul — foarte puternic, iar scafandrii — aproape doborîți de oboseală fizică și nervoasă. Schultz și Linder s-au hotărît atunci să iasă la mal și să caute un adăpost unde să se ascundă pe timpul zilei, urmînd ca în noaptea următoare să se

înapoieze la baza de plecare. Într-adevăr, mai în aval de pod, ei au găsit o groapă amenajată ca latrină de campanie în care s-au ascuns și au stat ziua întreagă.

La ora 05.30 s-a produs explozia care a distrus podul. Patrulele engleze au răscolit cu înverșunare tot timpul zilei ambele maluri ale rîului pentru a găsi pe diversioniști, însă fără nici un rezultat. S-a dovedit că ascunzătoarea a fost bine aleasă.

După lăsarea întunericului, cei doi scafandri se grăbesc să părăsească adăpostul lor neconfortabil și în aceeași noapte reușesc să treacă prin rîu linia frontului, înapoindu-se la unitate.

Cît despre „al treilea scafandru", acesta — după ce și-a revenit din criză — are remușcări că și-a părăsit camarazii și pleacă singur în urma lor să-i caute. Este însă descoperit de englezi care îl rănesc și îl iau prizonier. După puțin timp el moare în prizonierat.

Aceasta este, cel puțin, versiunea oficială. Adevărul asupra lui nu va fi cunoscut, poate, niciodată.

2

După ce Rinul străbate Germania și pătrunde pe teritoriul Olandei se desparte în două brațe, la numai cîțiva kilometri de frontiera germano-olandeză. Pe malurile fiecăruia dintre cele două brațe se găsesc două localități importante, la o distanță nu prea mare de la bifurcare. Pe brațul dinspre nord, numit Rinul inferior sau Lek, este situat orașul Arnhem, iar pe brațul dinspre sud - Waal — se ridică localitatea Nijmegen. Raionul celor două orașe a constituit teatrul unor acțiuni de luptă importante în timpul celui de al doilea război mondial.

La începutul lunii septembrie 1944, la trei luni după debarcarea din Normandia, mareșalul Montgomery a elaborat planul unei operații de mare amploare, prin care urmărea să despartă Olanda de Germania, ieșind la mare lîngă Suidersee, să încercuiască și să distrugă resturile Armatei a 15-a germane care reușise să fugă din fața aliaților peste rîul Escaut. Prin aceasta se deschideau Armatei a 2-a britanice porțile spre cîmpiile de nord-vest ale Germaniei. Conform planului operației, Armata 1 de desant aerian a aliaților urma să execute un salt în Olanda pentru a ocupa podurile de pe Maas, Waal și Rinul inferior. Concomitent, Corpul 30 armată, întărit cu două divizii de tancuri, va înainta rapid pe direcția Eyndhoven — Nijmegen — Arnhem, unind focarele de debarcare aeriană cu frontul aliat din Belgia.

Operația a fost declanșată. O divizie americană de desant aerian a cucerit podul de peste Maas din dreptul orașului Grave, iar o altă divizie a pus stăpînire pe cele două poduri mari de peste Waal, din localitatea Nijmegen. În același timp, Corpul 30 armată a început deplasarea pe direcția stabilită prin plan. Divizia 1 britanică de parașutiști, lansată în raionul Arnhem, a reușit să se fixeze în oraș, dar nu a putut ocupa podurile de peste Rinul inferior și a fost încercuită de trupele germane.

Corpul 30 armată ajunsese la Nijmegen și înlocuise divizia americană de parașutiști, însă, încercînd să continue ofensiva spre Arnhem, a fost oprit la jumătatea distanței dintre cele două orașe, în fața unor puternice rezistențe germane. Situația era destul de critică pentru aliați. Marea ofensivă, atît de vijelios începută, era oprită brusc. Divizia 1 engleză de parașutiști încercuită la Arnhem era măcinată fără cruțare de către nemți. Soarta diviziei, și o dată cu ea soarta întregii operații, părea pecetluită. În loc de o rupere a frontului spre Suidersee, Corpului 30 armată îi revenea o misiune mult mai limitată — aceea de a elibera resturile Diviziei 1 de parașutiști.

În aceste condiții, cele două poduri din Nijmegen — un pod de cale ferată și un pod rutier — căpătaseră o importanță operativă vitală pentru trupele engleze. Podurile constituiau singura cale de transport pentru alimentarea forțelor de la nord de Waal, care luptau din greu pentru eliberarea diviziei încercuite la Arnhem. Peste cele două poduri se scurgeau zilnic spre nord cantități însemnate de tancuri, de artilerie, de trupe și de mijloace de aprovizionare.

Comandamentul englez, pe deplin conștient de valoarea deosebită a podurilor din Nijmegen, a luat măsuri excepționale pentru apărarea acestui obiectiv, mai ales împotriva atacurilor din aer. Aici au fost concentrate forțe însemnate de artilerie antiaeriană, dispuse pe cîteva centuri în jurul podurilor, precum și unități speciale de aviație de vînătoare. Comandamentul german cunoștea de asemenea importanța acestor poduri pentru deznodămîntul operației și regreta acum greșeala de a nu le fi distrus în retragere. Ulterior, toate încercările de a le distruge au rămas fără rezultat. Aviația germană nici măcar nu putea ajunge în apropierea podurilor, din cauza puternicei apărări antiaeriene. Nici grupele speciale „S.S." de asalt și diversiune nu au putut pătrunde la poduri. S-a ajuns chiar la măsuri extreme, de tip japonez. Un avion de transport „JU-52", încărcat la maximum cu exploziv și condus de piloți de sacrificiu a încercat să se arunce asupra unuia din poduri. Întîmpinat însă de un uragan de foc,

avionul a făcut explozie în aer, înainte de a ajunge măcar în zona podurilor.

Singura speranță rămăsese în Gruparea „K". Aceasta primește de la marele cartier general al armatei germane misiunea de a distruge cu orice preț podurile din Nijmegen.

Gruparea „K" a destinat pentru rezolvarea acestei misiuni două detașamente de scafandri de luptă : „MEK-60", comandat de locotenentul major Printzhorn și „MEK-65", de sub comanda locotenentului major Richard. Cele două detașamente s-au instalat în grajdul unei ferme, în amonte de Nijmegen. Granița Germaniei și pozițiile trupelor germane se găseau la numai 6—8 km de această localitate în care se găsea obiectivul acțiunii.

Comandanții detașamentelor au trecut fără întîrziere la pregătirea și organizarea operației. S-a făcut o minuțioasă analiză a situației, în cadrul căreia s-au stabilit : viteza curentului, distanța pînă la poduri, dimensiunile picioarelor podurilor, încărcăturile de exploziv necesare, forțele engleze dispuse pe maluri și pe pod, condițiile meteorologice, itinerarele pentru înapoiere etc. Încă de la începutul perioadei de pregătire devenise clar pentru toți că aceasta este cea mai grea dintre toate misiunile primite pînă atunci de Gruparea „K".

Condițiile de acțiune erau foarte grele, piedicile numeroase, iar șansele de reusită minime. Vor avea succes sau nu ? Aceasta era întrebarea pe care și-o puneau mereu cei doi comandanți în timp ce puneau la punct detaliile teoretice ale planului de acțiune. Problema principală care se punea în prima urgență se referea la categoria mijloacelor folosite pentru rezolvarea acestei misiuni neobișnuite. În această privință, cei doi comandanți erau de păreri opuse. În timp ce Richard susținea să se acționeze cu scafandri de luptă, Printzhorn opta pentru șalupele de asalt explozive de tipul „Linse". În sprijinul propunerilor, fiecare își aducea argumentele sale, juste de altfel. Fiecare din cele două categorii de mijloace, în situația concretă dată, își avea avantajele și dezavantajele sale. Elementele avantajoase pentru șalupe, erau dezavantajoase pentru scafandri și invers. Șalupele de asalt explozive se puteau deplasa cu viteză mare și, învingînd curentul puternic, puteau fi dirijate direct spre țintă. Ele însă constituiau obiective vizibile și foarte vulnerabile, riscînd să fie distruse înainte de a ajunge la obiectiv. Pe de altă parte, scafandrii de luptă aveau posibilitatea să se deplaseze în secret, neobservați pînă la obiectiv. Aici însă, curentul puternic al rîului care făcea un cot accentuat i-ar fi depărtat de firul apei spre unul din maluri și

apropierea de piciorul central al podului, cu încărcăturile de exploziv la remorcă, devenea o problemă greu de rezolvat.

În urma unei temeinice analize s-a ajuns la concluzia comună că totuși scafandrii de luptă au mai multe șanse de succes și în această direcție s-au desfășurat în continuare activitățile pregătitoare.

Modul în care se va produce explozia la poduri și încărcăturile de exploziv necesare constituiau chestiunea de bază în cadrul perioadei organizatorice. Picioarele podurilor din Nijmegen aveau dimensiuni mari (lățime 11 metri, grosime 4 metri) și torpilele obișnuite, cu 300 kg exploziv, folosite pe rîul și canalul Orne erau aici ineficace. Din acest motiv s-a prevăzut folosirea unui nou gen de armament numit „mina-torpilă". De o formă asemănătoare cu a torpilei, o lungime de 5 metri și diametrul de 560 mm, mina-torpilă avea o încărcătură de exploziv de 1 500 kg (de cinci ori mai mare ca la o torpilă). Aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie permitea explozia întîrziată, la ora dorită. Un element ingenios în construcția minei îl constituia un rezervor special care avea rolul de tanc de balast. Cu ajutorul unui mîner exterior se putea introduce sau evacua apă din rezervor, influențînd astfel asupra flotabilității ansamblului. Mina-torpilă putea fi menținută la suprafață, așezată pe fund sau adusă la imersiunea dorită, în funcție de cantitatea de apă introdusă în rezervor, comportîndu-se în principiu ca un submarin în miniatură. Experiența scafandrilor de pe Orne și deficiențele constatate cu această ocazie și-au dat roadele în direcția perfecționării tehnicii de luptă a scafandrilor.

Pentru fiecare picior de pod se destina cîte un „pachet" format din două mine-torpilă, prinse una de alta printr-o parîmă de 15 metri.

Pe timpul transportului, cele două mine stăteau lipite strîns una de alta prin legături, la cap și la coadă. În apropiere de pod, aceste legături se desfăceau și cele două mine — unite prin parîma de 15 metri — erau lăsate în curent, de o parte și de alta a piciorului podului.

Se părea că toate problemele de ordin teoretic au fost rezolvate și se poate trece la aplicarea în practică a planului operației. Înainte de aceasta se mai impunea însă culegerea unor date suplimentare din raionul de acțiune, pentru a înlătura surprizele și a crea cele mai favorabile condiții de lucru.

Doi scafandri de luptă sînt trimiși în misiune de cercetare pentru obținerea informațiilor necesare. Ei au început deplasarea pe timpul nopții și, după ce au parcurs în total 34 km, au revenit

în punctul de plecare cu veşti nu prea îmbucurătoare. Iată ce a raportat unul dintre ei.

„Duşi de curent, am ajuns la primul pod, podul rutier, mai repede decît ne-am fi aşteptat. Am trecut pe sub pod cu o viteză atît de mare încît nici nu ne-am dat seama cum am ajuns în aval, dincolo de pod, astfel că nu am reuşit nici măcar să ne apropiem de piciorul podului. Luptam din greu cu curentul pentru a ajunge la firul apei şi a cădea astfel peste piciorul central al podului de cale ferată. Cu tot efortul nostru, curentul ne-a derivat şi aici lateral şi nu am putut trece decît la o distanţă de 2—3 metri de picior. De înotat împotriva curentului, pentru a ajunge totuşi la piciorul podului, nici nu putea fi vorba". Cercetarea executată a dovedit încă o dată că misiunea primită nu este de loc uşoară şi că şansele de reuşită sînt minime.

Nu a fost de ajuns însă numai atît. Cînd scafandrii erau gata să treacă la acţiune, o nouă împrejurare intervine să complice şi mai mult situaţia, destul de încurcată de altfel şi pînă acum.

La punctul de staţionare al detaşamentelor de scafandri de luptă se prezintă căpitanul „SS" Hummel din Gestapo, cu un document prin care era împuternicit direct de către Hitler să ia conducerea întregii acţiuni. Cpt. Hummel participase cîteva luni la pregătirea de luptă a scafandrilor de luptă din Italia, ca delegat din partea Gestapoului, aşadar avea oarecare experienţă în procedeele acţiunilor de luptă ale scafandrilor. Cu toate acestea sosirea ofiţerului a nemulţumit profund întregul personal al celor două detaşamente. Apariţia lui inopinată era apreciată ca o lipsă de încredere în experienţa şi capacitatea de luptă a detaşamentului, ca o încălcare a coeziunii care se crease între scafandrii de luptă în întreaga perioadă anterioară.

Misiunea risca să fie sortită eşecului deoarece Cpt. Hummel venea cu o nouă concepţie de acţiune, cu totul contrară celei elaborate pînă atunci de comandanţii detaşamentelor. Concepţia acestora prevedea deplasarea scafandrilor spre obiectiv în ascuns, păstrîndu-se un secret deplin. Hummel, dimpotrivă, susţinea că păstrarea secretului nu constituie condiţia de bază a succesului acţiunii. El era de părere că în cazul cînd scafandrii ar fi descoperiţi de inamicul de pe maluri şi asupra lor s-ar deschide focul, ei îşi vor putea totuşi continua misiunea, fiind sprijiniţi cu foc de mitraliere de pe şalupele de asalt „Linse" care vor însoţi scafandrii pe tot timpul deplasării spre poduri.

Întreaga experienţă a acţiunilor precedente executate asupra podurilor din Nijmegen dovedea absurditatea concepţiei lui Hummel. În toate aceste acţiuni, nici o categorie de forţe şi mij-

loace terestre, fluviale sau aeriene, descoperite de englezi nu au putut ajunge pînă în apropierea podului, fiind distruse. Era evident că și scafandrii, o dată descoperiți, vor fi uciși cu mult înainte ca ei să ajungă la poduri. Singura rază de speranță în reușita acțiunii se putea întrevedea numai prin păstrarea desăvîrșită a secretului deplasării.

Ca o încununare a absurdității planului propus, Cpt. Hummel comite o greșeală și mai mare, care a descurajat complet pe scafandri. El ordonă să se mai execute o acțiune de cercetare asupra podurilor, dar de data aceasta cu șalupe de asalt. Desigur că șalupele au fost descoperite de englezi și asupra lor s-a deschis un foc violent. Din fericire, inamicul nu dispunea în acel moment de proiectoare, astfel că șalupele nu au fost distruse ci numai grav avariate, reușind cu mare greutate să parcurgă drumul de înapoiere.

Imediat după această întîmplare, englezii au înțeles că se pot aștepta la un atac asupra podului de pe fluviu și au luat măsurile corespunzătoare. Zeci de proiectoare luminau tot timpul nopții podurile și o zonă întinsă a fluviului din amonte de poduri. Pe toată întinderea era o lumină ca ziua. Pe maluri au fost instalate noi puncte de foc, cu armament automat, flancînd suprafața apei.

Englezii erau preveniți și orice încercare de pătrundere pe apă spre poduri echivala cu o sinucidere. Abia după două săptămîni de așteptare și de inactivitate din partea scafandrilor, englezii au apreciat că pericolul a trecut, au stins proiectoarele și au mai slăbit vigilența.

Pentru toți devenise acum deosebit de limpede faptul că singurul mijloc eficient pentru distrugerea podurilor îl constituiau scafandrii de luptă.

* * *

Executarea acțiunii de diversiune asupra podurilor din Nijmegen a fost hotărîtă pentru noaptea de 29 septembrie 1944. Punctul de plecare al scafandrilor se găsea la 10 km amonte de Nijmegen. Participau la acțiune 12 scafandri de luptă, organizați în trei grupe de cîte patru oameni. Fiecare grupă purta un „pachet" de două mine-torpilă, însumînd trei tone de exploziv.

Prima grupă avea misiunea să distrugă podul de cale ferată, iar celelalte două grupe urmau să distrugă podul rutier.

Grupa 1 era comandată de subofițerul Heins Bretschneider care, după cum ne amintim, participase și la acțiunea de diversiune de pe Orne. În componența grupei mai intrau gradații Egger,

Olle și Walhendorf. Cunoaștem modul de acțiune al acestei grupe din relatările lui Bretschneider.

„De la început am pierdut foarte mult timp pentru lăsarea la apă a «pachetului». În loc să plecăm la miezul nopții, conform planului, am reușit să începem deplasarea abia la ora 04.00. Efortul depus ne obosise, însă am reușit să ne revenim în prima parte a drumului. Curentul ne purta cu o viteză mare și noi nu aveam altceva de făcut decît să mișcăm din cînd în cînd picioarele prevăzute cu labe de cauciuc, pentru a ne menține direcția. După ce am trecut de sectorul în care inamicul ocupa numai malul stîng, am intrat în zona în care ambele maluri erau ocupate de englezi. Silueta masivă a podului rutier ne-a apărut brusc în față, încă înainte de a ajunge în Nijmegen. În jurul podului se observau mai multe incendii provocate de bombardamentele aviației germane care avusese sarcina să ne sprijine acțiunea. Dar în afară de faptul că bombardamentul nu a avut nici un efect, nici scopul urmărit prin organizarea cooperării cu aviația nu fusese atins din cauza întîrzierii noastre.

Pe fondul viu luminat de flăcările incendiilor, primul pod se contura deosebit de clar. El se întindea peste Waal într-o porțiune în care fluviul făcea un cot brusc și, din această cauză, curentul principal nu urmărea firul apei, așa cum de altfel ne prevenise și cercetarea executată anterior. Am încercat să înfruntăm curentul, pentru a ne menține pe axul fluviului. A fost necesar să depunem eforturi uriașe pentru a ne ține cît mai departe de malul stîng către care ne împingea cu înverșunare curentul.

Peste cîteva minute ne găseam chiar în fața podului rutier. Încremeniți într-o nemișcare absolută, ne-am lăsat purtați de curent, reușind să trecem neobservați pe sub podul care era luminat destul de bine.

Mi-am îndreptat privirile mai departe, în față, pentru a descoperi podul de cale ferată, obiectivul acțiunii noastre. Am văzut însă deodată ceva care m-a umplut de groază. La numai 200 de metri în fața noastră se întindea pe întreaga lățime a fluviului un obstacol la suprafața apei. Nu îmi puteam da seama despre ce obstacol poate fi vorba. El nu fusese semnalat de elementele noastre de cercetare. În cazul cînd ar fi fost o estacadă contra minelor, mă întrebam de ce nu a fost instalat în amonte de primul pod, pentru a proteja ambele poduri. În curînd, după ce ne-am apropiat și mai mult, mi-am dat seama că nu este vorba de un obstacol special, ci era un pod de pontoane. Pentru noi însă era tot un obstacol cît se poate de periculos.

La podul de pontoane lucrul era în toi. Vedeam pe pod agitația geniștilor englezi care definitivau detaliile construcției. Într-o fracțiune de secundă mi-am dat seama de situația periculoasă, aproape fără scăpare în care ne găseam. Cîteva momente încă și «pachetul» nostru se va lovi cu zgomot de pontoane, alarmînd soldații de pe pod care ne-ar fi descoperit imediat. Am observat însă, din fericire pentru noi, că la mijlocul fluviului podul de pontoane nu era încă împreunat și rămăsese deschisă o trecere destul de largă. Aceasta constituia salvarea noastră. I-am strigat îndată lui Olle care înota la capul «pachetului» să dirijeze minele către firul apei. Am reușit cu mari eforturi să îndreptăm minele pe direcția dorită și să trecem prin portița rămasă liberă, la o distanță de numai cîțiva metri de soldații care lucrau pe pod.

Am scos un suspin de ușurare după ce ne-am văzut scăpați de acest pericol neprevăzut. Ne apropiam repede de obiectivul nostru și o nouă tensiune fizică și psihică ne aștepta. Cotul fluviului continua și aici și luptam din răsputeri pentru a ieși din curent și a ne menține cît mai în axul fluviului pe care se găsea piciorul central al podului nostru.

Podul se vedea destul de aproape. Printr-o lovitură convențională în metalul minei, am semnalizat celorlalți trei scafandri să desfacă «pachetul». Legăturile de la capul și coada «pachetului» au fost îndată desfăcute și cele două mine-torpilă s-au depărtat una de alta, rămînînd unite prin parîma de 15 metri. Walhendorf și Egger manevrau mina-torpilă din dreapta. Ei trebuia doar să mențină mina-torpilă pe direcția existentă și să treacă cu ea în partea dreaptă a piciorului podului. Eu și cu Olle în schimb, care conduceam mina-torpilă din stînga, urma să înotăm cu putere pentru a deriva mina lateral, cît mai mult spre stînga. Înotam pe spate, perpendicular pe curent, cu parîma minei-torpilă înfășurată pe mînă, luptînd din greu pentru fiecare centimetru. Exista pericolul ca mina să se izbească de piciorul podului care era foarte aproape și să explodeze. Cu eforturi deosebite am reușit pînă la urmă să trecem mina prin partea stîngă a piciorului podului. Cealaltă mină trecuse deja prin dreapta. Cîteva clipe încă si cele două mine s-au oprit de o parte și de alta a piciorului podului, menținute de parîma de legătură care se sprijinea întinsă pe latura din curent a piciorului. Zgomotul produs prin lovirea minelor de picior a fost atenuat datorită unor grinzi de lemn care căptușeau piciorul podului și îl protejau împotriva sloiurilor de gheață.

După ce ne-am odihnit puțin, am armat mecanismele de orologerie ale aparatelor de aprindere care au început să funcționeze la ora 05.30. Explozia ambelor mine urma să se producă exact

peste o oră, la precizie de o secundă. Nu ne-a mai rămas decît să lăsăm apa să umple tancurile de balast pentru a trimite minele-torpilă la fundul fluviului"...

După o oră minele au explodat, piciorul a fost rupt complet și cele două arcuri mari ale podului s-au prăbușit în apă. Prin distrugerea podului de cale ferată, scafandrii de luptă din grupa 1 și-au îndeplinit misiunea primită.

Cei patru scafandri, după ce au terminat operația de minare a podului, s-au lăsat purtați în continuare de curent pentru a trece de capul de pod ocupat de englezi și pentru a ajunge fiecare pe cont propriu în pozițiile trupelor germane din Olanda. La ivirea zorilor, Bretschneider s-a ascuns într-o barcă de pe mal în care a stat toată ziua. Noaptea următoare și-a continuat drumul, ajungînd cu bine în pozițiile germane. Tot aici a ajuns în mod independent și Egger. Despre soarta lui Olle și Walhendorf nu s-a mai aflat nimic.

În timp ce grupa 1 de scafandri de luptă desfășura acțiunile descrise mai sus, celelalte două grupe care aveau misiunea să distrugă podul rutier erau în drum spre obiectiv. Pînă în apropierea podului, grupele au ajuns fără nici un eveniment deosebit. Aici însă s-au pomenit deodată prea aproape de malul stîng, fie din cauză că nu au apreciat just distanța pînă la pod, fie pentru că nu au putut înfrînge forța curentului. Situația lor era deosebit de critică. Dacă înotau cu putere pentru a ieși din curent spre mijlocul fluviului, produceau zgomot și riscau să fie descoperiți. Lăsîndu-se duși de curent, ajungeau inevitabil pe malul stîng ocupat de englezi. Nu se găsea nici o ieșire din această dilemă. Distanța pînă la mal se micșora văzînd cu ochii, iar adîncimea apei scădea tot atît de repede. Fundul era abia la un metru. În fața lor s-au ridicat brusc dune de nisip și estacade perpendiculare pe mal. La aproximativ 50 de metri de mal, „pachetele" ambelor grupe s-au pus pe uscat, înfigîndu-se cu capetele în nisip, la o anumită distanță unul de altul.

Cei patru scafandri din grupa a 3-a au fost descoperiți de englezi în timp ce încercau să scoată „pachetul" de pe uscat. Asupra lor a fost dezlănțuit un foc automat puternic și continuu. Riscînd să fie împușcați sau să sară în aer o dată cu minele de lîngă ei, scafandrii din grupă s-au risipit pe mal, pierzîndu-li-se urma.

Între timp, scafandrii grupei a 2-a stăteau nemișcați, culcați în apă aproape de mal, urmărind cu încordare focul îndreptat asupra celeilalte grupe. Profitînd de faptul că momentan atenția englezilor era îndreptată în altă parte și știind că „pachetul" lor a rămas singurul mijloc de acțiune asupra podului, ei s-au hotărît

să riște totul pentru a-și executa misiunea. Decişi să renunțe la măsurile de prevedere și să acționeze cît mai repede pentru a folosi la maximum timpul disponibil, scafandrii au reușit să scoată minele-torpilă de pe uscat și să le transporte pînă sub pod. Aici însă nu au mai putut să fixeze minele de piciorul central al podului și atunci le-au scufundat între două din picioarele podului. După aceea, cei patru scafandri au ieșit pe mal și s-au predat trupelor engleze. Explozia care s-a produs nu a distrus podul, însă l-a avariat destul de grav, astfel încît misiunea a fost totuși parțial îndeplinită.

Din cei 12 scafandri plecați în misiune, numai doi au reușit să se întoarcă la trupele proprii (Bretschneider și Egger). Ceilalți zece au căzut prizonieri sau au pierit fără urmă.

Capitolul IV

SCAFANDRII GENIȘTI ASIGURĂ DEBARCAREA DESANTULUI MARITIM

- **Aportul scafandrilor genişti în operația „Overlord"**
- **În operațiile de debarcare din Pacific, cercetarea și deminarea se execută sub focul japonezilor**

1

Sîntem în martie 1944, în raionul maritim al Normandiei între peninsula Cotentin și gura rîului Orne. Un vînt rece de nord-vest frămîntă suprafața mării, presărată de crestele albe ale valurilor. Pe litoral, în fața ambrazurilor cazematelor construite în stînci sau în clopotnițele bisericilor din satele răzlețe prin care trece „Valul Atlanticului", execută serviciul de observare soldații germani. Pe întinsul nesfîrșit al mării nu se vede nici o navă, nici o dîră de fum, nimic în afară de valurile mari care se izbesc de țărm și de pescărușii în zborul lor avîntat. Monotonia peisajului plictisește de moarte pe observatorii nemți care așteaptă nerăbdători să le vină schimbul.

La ora aceasta de sfîrșit de zi, la o adîncime de 20 de metri sub întinderea pustie a mării, un submarin misterios despică apa cu viteza minimă. Nici o dîră nu rămîne în urmă iar zgomotul produs de electromotoarele sale este aproape imperceptibil. Deodată submarinul începe să evacueze apa din tancurile de balast

și să se ridice încet la suprafață. Apare întîi periscopul, apoi și chioșcul. Motoarele sînt stopate și submarinul rămîne pe loc, în semiimersiune, clătinat numai ușor de valurile care lovesc neîncetat corpul său de oțel. Umbrele înserării s-au lăsat tot mai întunecate pe suprafața apei. Dar tambuchiul de ieșire din submarin rămîne înțepenit în continuare și nici o ființă omenească nu apare în chioșc.

Din interiorul submarinului englez, comandantul urmărește prin periscop suprafața mării și linia coastei estompată în noapte.

Rezultatul observării se pare că l-a mulțumit. Nimic suspect pe apă și pe uscat, liniște absolută. El coboară periscopul în locașul său, apoi se îndreaptă spre compartimentul vecin unde așteaptă o grupă de opt oameni. Sînt scafandri geniști, subordonați Marelui stat major al forțelor aliate de invazie în Europa (SEIF) cu misiunea de a executa cercetarea submarină în raionul maritim al debarcării, în vederea invaziei proiectate pe continentul european.

În fața scafandrilor amorțiți de nemișcarea din timpul marșului și dornici să treacă repede la acțiune, comandantul face o scurtă orientare asupra situației și le dă ultimele indicații asupra modului de acțiune. Submarinul se găsește în acest moment la aproximativ 1 200—1 300 de metri de mal. Crestele înspumate ale valurilor și legănatul ritmic al submarinului sînt o dovadă că vîntul este destul de puternic. Din norii care acoperă cerul pot cădea ploi intermitente. După indicațiile hărții, adîncimile din raion sînt cuprinse între 20—25 de metri. Datele sînt însă discutabile. După ieșirea din submarin, scafandrii vor folosi ca repere o clopotniță care se observă spre sud — sud-est și schela unui observator pe o stîncă de pe mal, exact spre sud. Apa este rece, sub 8°C. Conform instrucțiunilor primite, submarinul poate rămîne în raion maximum două ore, astfel că scafandrii trebuie să lucreze cît mai repede și cît mai bine. După ce Allan, comandantul grupei de scafandri asigură pe comandantul submarinului că toți oamenii săi își cunosc perfect misiunea și îndatoririle, comandantul submarinului mai precizează în încheiere că debarcarea aliaților din Normandia poate fi complicată pînă la cel mai înalt grad în cazul cînd unul dintre scafandri va fi prins — viu sau mort — sau chiar numai observat de către nemți în acest raion.

În timp ce scafandrii fac exerciții de gimnastică pentru dezmorțire, Allan controlează pe rînd, cu foarte multă atenție, echipamentul fiecărui scafandru, oprindu-se pînă la cele mai mici detalii. Sînt verificate etanșeitatea combinezonului impermeabil, mai ales la încheieturi, geamul măștii de cauciuc a costumului,

existența pumnalului în teaca de la brîu, precum și a tăbliței de material plastic și a creionului special cu care se vor înscrie rezultatele observațiilor. În sfîrșit, este examinată sonda înfășurată cu grijă și legată de mîna stîngă a scafandrului.

Verificînd pe rînd echipamentul scafandrilor, Allan le privește fețele prin geamul măștii de cauciuc și își amintește fugitiv de cîte ceva din trecutul fiecăruia.

Primul controlat este sergentul Panet, un veteran al scufundărilor submarine. El s-a înscris ca voluntar încă din iulie 1940 la cursurile de scafandri de luptă organizate de amiralitatea britanică. Înzestrat cu calități deosebite de înotător și de scafandru, a executat numeroase antrenamente la Singapore, Capetown, în insula Sicilia și în alte părți. Odată s-a găsit la un pas de moarte, în La-Valletta, cînd lucra sub apă pentru distrugerea unui transportor scufundat de nemți și care stînjenea navigația. Un colț ascuțit din bordajul spart al navei i-a tăiat tubul de legătură al aparatului de respirat și Panet a fost tras la suprafață fără cunoștință. Și-a revenit însă repede, după ce i s-a făcut respirație artificială.

Rînd pe rînd sînt trecuți în revistă și ceilalți scafandri. Kessidi — un marinar cu multă experiență, instructor în școala de scafandri de luptă. Polonezul Radawanski, venit în grupa de scafandri din unitățile de tancuri ale generalului Anders, frații Harry și Tom Boot care nu s-au mai despărțit din momentul în care și-au început serviciul în flota engleză. Pescuiți din mare la cîteva ore după scufundarea navei de linie „Royal Oack", ei au urmat timp de un an cursurile școlii de scafandri de luptă și au obținut aprobarea să rămînă mereu împreună, chiar la cele mai periculoase misiuni. Un alt scafandru, irlandezul O'Hara, deși avea un stagiu de pregătire de numai trei luni, a fost inclus în grupă datorită calităților fizice deosebite și a îndemînării sale neobișnuite. El executa acum pentru prima dată o misiune de luptă în dispozitivul inamicului. În sfîrșit, ultimul controlat este americanul Bill Shilling, detașat la englezi pentru schimb de experiență.

Satisfăcut de rezultatul inspecției, Allan se lasă el însuși verificat de către sergentul Panet, după care raportează comandantului că grupa este gata pentru părăsirea submarinului. Este ora 21.12 și toți își potrivesc ceasornicele-brățară după ora de la bordul submarinului. Comandantul le mai precizează că după plecarea scafandrilor submarinul va intra în imersiune lăsînd numai periscopul la suprafață, apoi, în cazul cînd nu va interveni nimic neprevăzut va ieși de trei ori în semiimersiune la orele 22.50, 23.05 și 23.20.

La ordinului lui Allan, scafandrii se echipează cu aparatele de respirat cu oxigen, lasă oxigenul să pătrundă în pernele de aer și verifică buna lor funcționare. După aceea, în ordinea stabilită anterior, se ridică din postul central în chioșc și păsesc pe puntea scăldată de valuri a submarinului. Ei privesc cu atenție conturul nedesluşit al coastei și descoperă cele două repere care le delimitează raionul de cercetare. Apoi, la semnalul lui Allan, se aruncă în apa întunecată și rece. Este ora 21.22.

Allan este ultimul care se scufundă. El înoată în direcția stabilită prin misiune, la o adîncime de 3—4 metri, ieșind periodic la suprafață pentru orientare. În acest scop, urmărește continuu reperele de la mal și privește din cînd în cînd busola-brățară cu cadru fosforescent. Allan apreciază distanța parcursă în funcție de timp și de viteza sa pe care o putea realiza pe timpul înotului, viteză stabilită cu suficientă precizie în cursul numeroaselor antrenamente anterioare. Acum este ora 21.28, deci au trecut șase minute de la plecare. Înseamnă, după calculul său, că a parcurs aproximativ 600 de metri. El se oprește la suprafața apei pentru a culege primele date prevăzute în misiunea de cercetare primită. Desfășoară saula sondei și numără cu atenție nodurile care i se scurg prin mînă, pînă cînd greutatea sondei atinge fundul. Apoi se scufundă și ia cu mîna o probă de fund cu care revine la suprafață. Plutind pe spate, cu tăbliță și cu creionul în mînă, el își notează stenografic rezultatele primelor observații : „600 metri de coastă. Adîncime 11 metri. Fund de nisip și pietriș mărunt. Ora 21.38". În continuare, Allan mai face de cîteva ori aceleași observații în drumul său spre coastă, la intervale de 50 de metri și își notează toate datele pe tăbliță. El mai înregistrează însă și alte elemente, în afară de adîncimi și de natura fundului. La un moment dat, observă, că un curent îl derivează spre stînga cu o viteză de aproximativ 50—60 cm/s. La o adîncime de cîțiva metri, viteza curentului este mult mai mică. Și aceste elemente hidrografice sînt înregistrate de scafandru.

La distanța de 300 de metri de mal, Allan descoperă obstacole antidesant submarine, formate din piramide metalice, legate între ele prin parîme groase de oțel. Aceste obstacole sînt destinate pentru împiedicarea mijloacelor de debarcare de a se apropia de litoral. Oprite în parîme, navele de desant vor constitui ținte sigure pentru artileria de coastă germană. Obstacolele sînt astfel construite încît pe timpul mareei înalte sînt acoperite de apă și devin invizibile de la suprafața mării. Allan notează în continuare totul : dimensiunile șinelor din care sînt construite piramidele, înălțimea lor, distanța între piramide etc.

La ora 22.10, la distanța de 200 de metri de mal, descoperă un alt gen de obstacole : piramide de beton. Mai aproape de țărm, el întîlnește mine antidesant germane de tipul „Tellermine", un nou obstacol pus în calea mijloacelor de debarcare. Minele sînt așezate în linie, paralel cu coasta, la distanța de 10—15 metri între ele. Înotînd de la o mină la alta și cercetîndu-le cu atenție el își notează în același timp toate datele referitoare la dimensiunile minelor, înălțimea lor, distanța între ele, imersiunea lor precum și ora observației, pentru a se cunoaște exact perioada cînd ele sînt acoperite de apă și cînd sînt vizibile, prin variațiile de nivel ale apei provocate de maree.

Allan se găsește în apă de o oră și zece minute și se gîndește că este timpul să se reîntoarcă la submarin. Orientîndu-se după reperele de la coastă și folosind busola de mînă, el se îndreaptă pe sub apă spre punctul în care submarinul așteaptă revenirea scafandrilor. Se îndepărtează mereu de coastă, înotînd cînd sub apă, cînd la suprafață, verificîndu-și continuu direcția de deplasare și căutînd înfrigurat pe întinderea de apă din față semnul prezenței submarinului. Rezerva de oxigen este pe terminate, bioxidul de carbon nu se mai absoarbe în întregime și respirația scafandrului se face cu tot mai mare greutate. În apropierea lui, Allan observă încă doi scafandri care înoată paralel cu el, în aceeași direcție spre larg. La un moment dat, deasupra valurilor înspumate ei observă silueta întunecată a chioșcului submarinului care, conform planului, ieșise în semiimersiune la ora 22.50. După o jumătate de minut cei trei scafandri ajung la țintă, se tîrăsc pe punte și se prind de balustrada chioșcului. Rînd pe rînd, ei intră prin tambuchi în compartimentul postului central unde, în sfîrșit, se recunosc. Sînt Allan, Kessidi și irlandezul O'Hara. Ei se grăbesc să se elibereze de aparatele de respirat și să-și scoată costumele de pe care curg șiroaie de apă. Două minute mai tîrziu, coboară pe scară și Radawanski. Patru din scafandri nu s-au înapoiat încă.

Prudent, comandantul submarinului ordonă închiderea tambuchiului de ieșire și intrarea în imersiune. Apoi, la ora 23.05, pompele evacuează apa din tancurile de balast și submarinul iese din nou în semiimersiune pentru cinci minute. De data aceasta intră în submarin și ceilalți patru scafandri : sergentul Panet, americanul Shilling și frații Boot. Întreaga grupă este acum completă.

Allan adună tăblițele pline de însemnări ale scafandrilor și le depune într-o pungă specială. Sistemul de lucru al tuturor scafandrilor a fost analog cu procedeul de acțiune a lui Allan, descris

mai sus. Misiunea grupei se consideră îndeplinită. Tambuchiul chioşcului se închide, submarinul intră în imersiune şi se întoarce în bază.

Din acelaşi raion şi în aceeaşi noapte se reîntoarce spre bază un alt submarin, avînd de asemenea la bord o grupă de scafandri genişti. Această grupă a avut misiunea să cerceteze cîmpurile de mine create de nemţi de-a lungul litoralului Normandiei. Scafandrii au determinat tipul minelor, poziţia lor faţă de coastă, densitatea cîmpului de mine etc. S-a stabilit în cursul acţiunilor de cercetare submarină că nemţii au plantat între Le Havre şi Boulogne foarte multe mine speciale „Küstermine Mersten Type A" sau prescurtat „KMA". Englezii le numeau „Katymines". Au fost descoperite aproximativ 30 de rînduri de mine, cu cîte 40—150 de mine „KMA" în fiecare rînd.

Partea principală a minei „KMA" era constituită dintr-un bloc masiv de beton care stătea pe fund şi în interiorul căruia se găseau 70 kg de exploziv. Deasupra blocului se ridica un trepied din bare metalice cu diametrul de 2 cm, trepied care se termina în partea superioară cu încă o bară metalică, avînd în vîrful ei mecanismul de aprindere electrochimic. La mareea înaltă, întreg ansamblul minei era acoperit de apă, iar la mareea joasă bara superioară ieşea deasupra apei cu 20 cm.

Cînd o navă izbea mina, se spărgea o fiolă cu o soluţie de bicromat de potasiu. Aceasta făcea contactul între electrozii unei baterii şi prin doi conductori care coborau la blocul de beton se producea explozia încărcăturii. De bara superioară a minei mai era legată o parîmă plutitoare care provoca explozia în momentul în care o navă trecea pe deasupra sau prin apropierea minei şi — întîlnind parîma — o antrena după ea.

Într-o altă parte a raionului de debarcare, o a treia grupă de scafandri genişti a cercetat cîmpurile de mine de pe plajă. În orele de maree înaltă acestea erau acoperite de apă şi nu puteau fi văzute de pe mijloacele de debarcare şi de pe tancurile amfibii care urmau să se îndrepte spre punctele de debarcare.

Acţiunile de cercetare submarină în raionul stabilit pentru debarcare au continuat mai multe nopţi în şir, în cel mai desăvîrşit secret, fără ca nemţii să afle ceva. La înapoierea din misiunile de cercetare, scafandrii genişti prezentau rapoarte verbale, o dată cu tăbliţele cu însemnări, în faţa unor organe speciale ale secţiei de cercetare a SEIF-ului. Datele înscrise pe tăbliţe erau descifrate şi comparate între ele. Pe baza sondajelor executate la diferite distanţe faţă de ţărm şi la ore diferite se întocmeau hărţi marine detaliate ale raionului de debarcare. Pe aceste hărţi erau

trecute, în afară de liniile batimetrice și de natura fundului, toate obstacolele antidesant descoperite de scafandri : cîmpurile de mine, piramidele metalice sau din beton armat unite între ele prin parîme, aricii de sîrmă ghimpată (numiți în glumă „sparanghelul lui Rommel"), minele antitanc și antiinfanterie de pe plajă ș.a.m.d. Scafandrii au mai reușit să furnizeze date importante asupra curenților din raion, asupra locurilor în care valurile deferlează puternic în apropierea coastei etc. Hărțile întocmite și în care figurau toate aceste detalii prețioase erau codificate după un cod special, complicat, apoi multiplicate într-un număr mare de exemplare și difuzate statelor majore ale marilor unități participante la operația de desant. Cu ajutorul acestor hărți se putea face o temeinică analiză a situației, se alegeau mijloacele cele mai indicate pentru debarcare și se stabilea în mod just locul unde acestea să fie folosite.

* * *

Planul general al operației de debarcare din Normandia, denumită în mod convențional operația „Overlord", prevedea împărțirea întregului litoral al Normandiei dintre peninsula Cotentin (Cherbourg) și gura rîului Orne în două raioane : raionul de est, unde trebuiau să debarce în primul val trei divizii engleze în sectoarele Arromanches, Courcelle și Ouistreham ; raionul de vest în care vor debarca în primul val două divizii americane în sectoarele Saint-Martin și Vierville.

Pentru asigurarea tehnico-materială a debarcării, planul operației mai prevedea construirea a două porturi artificiale (Arromanches și Saint-Martin) și a cinci moluri artificiale (cîte unul în fiecare sector de debarcare).

În etapa de pregătire a operației s-au executat bombardamente asupra construcțiilor de apărare ale „Valului Atlanticului" cu o intensitate mai mare pe litoralul strîmtorii Pas-de-Calais, pentru inducerea în eroare a nemților asupra raionului real al debarcării. Tot în acest scop, în zona Pas-de-Calais s-au executat numeroase acțiuni de cercetare aeriană, în timp ce pe litoralul Normandiei cercetarea se executa în cel mai mare secret, cu ajutorul scafandrilor geniști.

Operația „Overlod" planificată inițial să înceapă la 5 iunie a fost amînată cu o zi din cauza timpului nefavorabil, astfel că ea a fost declanșată în dimineața de 6 iunie 1944. În timp ce aviația aliată executa acțiuni demonstrative în direcția Pas-de-Calais, în raionul maritim dintre peninsula Cotentin și gura rîului Orne

.-a concentrat un mare număr de nave de diferite clase. Aviația de sprijin a început loviturile asupra obiectivelor din adîncimea dispozitivului inamic și din apropierea litoralului, iar navele de luptă executau pregătirea de artilerie a debarcării prin trageri asupra obiectivelor de pe litoral. După o intensă pregătire de aviație și de artilerie, trupele aliaților urmau să debarce pe litoralul Normandiei. Era un vacarm infernal în care se contopeau huruitul continuu al avioanelor din aer, cu bubuiturile asurzitoare ale exploziilor de pe litoral și de pe mare.

Prin furnicarul de nave de luptă și de mijloace de debarcare care împînzeau suprafața mării, se distingea un distrugător care, manevrînd rapid și cu abilitate, s-a apropiat pînă la 5 km de țărm, unde a lansat la apă patru vedete de desant. La bordul fiecărei vedete se găseau cîte 30 de scafandri geniști echipați în costume ușoare de cauciuc. Unii aveau aparate de respirat cu oxigen, alții care urmau să lucreze numai la suprafață nu aveau astfel de aparate. Scafandrii, împărțiți în grupe de cîte 6—7 oameni, aveau misiunea să distrugă sau să neutralizeze obstacolele antidesant instalate de nemți în raionul debarcării și a căror existență era cunoscută din acțiunile de cercetare submarină executate anterior. Recunoaștem de altfel printre ei scafandri care participaseră la aceste acțiuni de cercetare. Allan comanda două plutoane care urmau să acționeze în sectorul Arromanches, iar sergentul Panet și irlandezul O'Hara conduceau fiecare cîte o grupă de scafandri geniști.

Plutoanele lui Allan, ambarcate pe două vedete de desant, trebuia să distrugă obstacolele submarine constituite din piramide metalice sau din beton, iar scafandrii genişti de pe celelalte două vedete de desant urmau să creeze culoare în cîmpurile de mine plantate de nemți la aproximativ 1 km de mal. Să urmărim modul de acțiune al grupei sergentului Panet.

La semnalul lui Allan, scafandrii din grupă trec pe rînd din vedeta de desant într-o barcă de cauciuc, apoi se aruncă în apă. După cîteva minute, toți scafandrii plutesc în apă la o distanță de 200 de metri unul de altul. Sergentul Panet, care coboară ultimul din vedetă, înainte de a urma pe ceilalți scafandri, aruncă în apă o legătură cu balize mici de cauciuc. De fiecare baliză sînt legate cîteva cutii cu exploziv, prevăzute fiecare cu un șnur alb și cu o bucată de sîrmă înfășurată pe cutii. Cutiile cu încărcături de exploziv sînt destinate pentru distrugerea obstacolelor submarine. Fiecare dintre scafandri, aflați deja în apă. ia cu el cîte o baliză cu încărcăturile de exploziv respective prinse de ea. Apoi se îndreaptă cu toții spre mal, înotînd astfel încît să rămînă cît mai neobservați atît ei, cît și urmele lăsate prin apă pe timpul înotului.

Prin ceața dimineții, Panet distinge la o distanță de 300 de metri în față vîrfurile piramidelor a căror existență o descoperise, bîjbîind, într-o noapte de cercetare submarină cu trei luni în urmă. El observă de asemenea și parîma de oțel care unește piramidele vecine. Scafandrii geniști își cunosc bine munca pe care o au de îndeplinit acum, prin numeroasele exerciții de distrugeri sub apă executate în centrul de instrucție de la Cornwall. Fiecare scafandru își alege cîte o piramidă și începe lucrul. El leagă baliza de una din șinele piramidei și desprinde de baliză, cu ajutorul pumnalului, cutiile cu încărcături de exploziv. Scufundîndu-se pînă aproape de jumătatea piramidei, el leagă apoi cîte o cutie cu exploziv de fiecare șină a piramidei, cu sîrma care se găsește atașată la cutie. Cîte un fitil detonator de 50 cm pleacă de la fiecare încărcătură de exploziv și se ridică liber spre suprafață, pe lîngă piramidă. În acest timp, sergentul Panet, comandantul grupei, trece de la o piramidă la alta și execută o nouă operație. El înfășoară piramida cu o nouă bucată de fitil detonant, la 50 cm deasupra încărcăturilor de exploziv și leagă de acest inel capetele libere ale fitilelor detonatoare care pornesc de la cutiile cu exploziv. Apoi prinde în vîrful piramidei, la capătul unui fitil „Bickford" legat de inelul detonant, capsa care va asigura aprinderea fitilului și apoi explozia simultană a tuturor încărcăturilor legate la piramidă. Explozia simultană este necesară pentru distrugerea sigură a piramidei. Dacă ar exploda la început o singură încărcătură, aceasta ar distruge numai șina de care este legată și ar îndepărta cutiile cu exploziv de pe celelalte șine ale piramidei care ar rămîne astfel numai avariată, nu distrusă, constituind în continuare un obstacol pentru mijloacele de debarcare.

Panet continuă să înoate de la o piramidă la alta, controlînd cutiile montate de scafandrii grupei și executînd operația care va asigura explozia simultană a încărcăturilor cu exploziv la fiecare piramidă. În timp de o jumătate de oră, grupa sergentului Panet a pregătit pentru explozie un număr de 16 piramide. Alte două grupe au executat aceeași misiune în sectoarele învecinate. Acum comandanții de grupe își opresc cu ei numai cîte un scafandru, iar pe ceilalți îi trimit mai la larg, spre ambarcațiunile care îi vor lua la bord.

Deodată, deasupra distrugătorului de la care au plecat scafandrii se ridică rachete de diferite culori. Este semnalul prin care se ordonă declanșarea exploziilor pentru distrugerea obstacolelor submarine. Panet și ajutorul său înoată repede de la o piramidă la alta. Fiecare trebuie să explodeze cîte opt piramide. Oprindu-se la prima piramidă Panet scoate inelul de siguranță al capsei, prinsă

la capătul fitilului „Bickford" care începe să ardă. Peste cinci minute, focul va ajunge la fitilul detonant în formă de inel din jurul piramidei, provocînd astfel explozia simultană a încărcăturilor montate pe șinele piramidei.

În numai trei minute, Panet și cu ajutorul său au aprins fără nici un incident fitilurile „Bickford" ale celor 16 piramide dispuse în sectorul lor de acțiune. Acum ei se îndreaptă în înot spre ambarcațiunea care se deplasează cu viteză redusă, paralel cu litoralul, pregătindu-se să ia la bord scafandrii care și-au rezolvat misiunea. În spatele celor doi scafandri încep să se audă exploziile. Rînd pe rînd se ridică în aer jerbe înalte de apă în vîltoarea cărora se prăbușesc apoi spre fund sfărîmăturile piramidelor distruse.

Culegerea scafandrilor din apă s-a făcut destul de ușor și repede. O șalupă cu o viteză mare remorca una după alta cîteva bărci pneumatice. Din bărci erau lăsate la apă în borduri bandule lungi de care scafandrii se agățau din mers. Ei erau trași apoi în bărci și transportați la distrugătorul care le servea drept navă bază.

Pentru asigurarea debarcării împotriva obstacolelor antidesant, s-au folosit trei detașamente de scafandri geniști. Un prim detașament a creat culoare prin cîmpurile de mine. Al doilea detașament a executat distrugerea obstacolelor antidesant submarine (piramide, arici de sîrmă ghimpată etc.). Cel de al treilea detașament a participat la distrugerea minelor antitanc și antiinfanterie de pe plajele de debarcare.

În timpul acțiunii de distrugere a obstacolelor antidesant au fost omorîți sau răniți cîțiva scafandri în urma exploziilor minelor sau a proiectilelor de artilerie. Cu prețul acestor pierderi în vieți omenești, misiunea de asigurare genistică a operației de desant cu ajutorul scafandrilor de luptă a fost rezolvată cu succes.

2

La începutul anului 1944, raportul de forțe din Oceanul Pacific s-a schimbat în avantajul forțelor armate aliate. În aceste condiții, comandamentul american putea întreprinde operații de mare amploare, avînd în mîinile sale inițiativa și posibilitatea de a alege obiectivele de atac. Pentru a crea poziții înaintate de pe care să se amenințe direct Japonia, planul de acțiune al forțelor armate americane din partea centrală și de sud-vest a Oceanului Pacific prevedea pentru anul 1944 alungarea treptată a japonezilor de pe insulele Marshall, Caroline, Mariane și Noua Guinee, în așa fel ca la sfîrșitul anului să existe condiții favorabile pentru acțiuni asupra insulelor Filipine și Ryukyu.

Pentru reușita numeroaselor operații de desant care stăteau la baza realizării acestui plan vast s-a acordat o atenție deosebită re-

organizării, creșterii efectivelor și intensificării pregătirii scafandrilor geniști din Pacific.

Centrul de pregătire al scafandrilor se găsea în insula Maui (la 100 Mm nord-vest de insula Hawai) sub conducerea cpt.-locot. Keller. Aici s-au constituit inițial două detașamente din scafandrii geniști care mai participaseră și la alte acțiuni de luptă, din voluntari proaspeți și din scafandri instruiți de curînd, abia sosiți de la centrul de instrucție din Fort-Pierce. Fiecare detașament era format din 100 de oameni : 86 de soldați și gradați și 14 ofițeri. În curînd se constituie încă două detașamente de scafandri (al 3-lea și al 4-lea) și sosește și detașamentul al 5-lea cu efectivul complet de la Fort-Pierce. În sfîrșit, ceva mai tîrziu, sosesc tot de la Fort-Pierce încă două detașamente (al 6-lea și al 7-lea) împreună cu vechiul instructor cpt.-locot. Kaufmann — „părintele scafandrilor geniști" — despre care s-a mai vorbit.

Fiecare detașament de scafandri este dotat cu cîte o navă specială de tipul „APD", transformată și amenajată din distrugătoare de construcție mai veche. Acestea erau folosite ca nave bază, pentru transport și pentru asigurarea acțiunii scafandrilor în raionul de debarcare.

În perioada în care în Anglia pregătirile pentru operația „Overlord" se apropiau de sfîrșit, în cealaltă parte a globului, în Oceanul Pacific, se pregătea într-un ritm rapid operația de invazie a insulelor Mariane, avînd ca prim obiectiv debarcarea în insula Saipan.

Pregătirea forțelor armate americane pentru operația de cucerire a insulelor Mariane s-a desfășurat din aprilie pînă la mijlocul lunii iunie 1944. În această perioadă au fost organizate baze maritime și aeriene pe insulele Majuro și Eniwetok (din arh. Marshall) și au fost ocupate insulele de la est de Mariane pe care nu se găseau forțe japoneze. S-au constituit două detașamente de debarcare : nordic (pentru insula Saipan) și sudic (pentru insula Guam). În compunerea detașamentului nordic intrau corpul 5 amfibiu, două divizii de infanterie marină și două divizii de infanterie. Detașamentul sudic era format din corpul 3 amfibiu, o divizie și o brigadă de infanterie marină.

Cu o lună înainte de începerea debarcării pe insula Saipan, cpt.-locot. Kaufmann este numit comandant al grupului de scafandri geniști care vor acționa în sprijinul debarcării. La jumătatea lunii mai, el este chemat la Pearl-Harbour unde comandantul operației, amiralul Richmond Terner, îi dă misiunea de cercetare și de asigurare genistică a debarcării. Misiunea prevedea în esență următoarele :

„Scafandrii se vor găsi la litoralul insulei Saipan în jurul orei 9 dimineața, din ajunul zilei «Z» (ziua în care trupele vor începe

debarcarea pe insulă). Ei vor culege și furniza date precise asupra adîncimilor, asupra naturii și a poziției minelor și a altor obstacole antidesant, asupra pozițiilor de foc ale artileriei de coastă, asupra nivelului mareelor, precum și asupra altor probleme care prezintă interes pentru operația de desant. În afară de aceasta, scafandrii mai au misiunea să distrugă toate obstacolele antidesant, precum și obstacolele naturale din raionul maritim al debarcării".

Primind misiunea, Kaufmann rămîne de la început oarecum nelămurit asupra orei începerii acțiunii. Este într-adevăr vorba de ora 9 dimineața? Aceasta înseamnă că scafandrii vor acționa pe lumină și peste 50% din efectivul lor va fi pierdut. Amiralul Terner precizează că momentul începerii acțiunii este ora 9 dimineața, scafandrii vor acționa pe lumină. însă el garantează că nu vor pieri prea mulți. Justificînd misiunea dată, el aduce argumentul că informațiile culese de scafandri pe timpul nopții nu sînt suficient de precise și de eficace în asigurarea debarcării. În afară de aceasta, acțiunea scafandrilor va fi sprijinită prin bombardamente de aviație și prin trageri intense ale artileriei navale asupra litoralului, astfel că japonezii vor fi ținuți tot timpul cu capul la pămînt și împiedicați să deschidă focul asupra scafandrilor genişti din imediata apropiere a litoralului.

După primirea misiunii, Kaufmann se înapoiază la baza scafandrilor genişti de pe insula Maui, unde analizează situația și studiază cu atenție pe hartă coastele insulei Saipan. Observînd că bariera de corali se întinde la o distanță de 800—1600 de metri față de plajele de debarcare de pe insulă, cpt. Kaufmann ajunge la concluzia că este necesar ca în primul rînd să mărească baremul pentru distanța parcursă prin apă de către scafandrii genişti. În cadrul programului de pregătire, în decurs de o lună, el planifică astfel antrenamentele încît fiecare scafandru să poată înota neîntrerupt cel puțin 3 200 de metri. În această lună de pregătire s-au executat de asemenea exerciții de cooperare a scafandrilor cu artileria navală. Scafandrii executau antrenamente pe timp de zi sub focul artileriei de calibru mare și mijlociu al navelor de luptă, urmărindu-se ca ei să se obișnuiască cu acest mod de acțiune și să nu intre în zona periculoasă a focului artileriei proprii.

Ziua „Z" a debarcării a fost stabilită prin plan pentru data de 15 iunie 1944. Conform misiunii primite, detașamentul 5 și detașamentul 7 de scafandri genişti au început acțiunea de cercetare la litoralul insulei Saipan în ziua de 14 iunie (ziua „Z-1") la ora 09.00.

Imediat după ce scafandrii s-au ambarcat pe vedetele de desant special destinate și acestea au plecat spre litoral, distrugătoarele și navele de linie au început sprijinul cu foc al acțiunii de cercetare

a scafandrilor. Tragerile artileriei de pe aceste nave au ridicat în curînd deasupra ţărmului insulei o pînză densă de foc, de fum şi de schije. Japonezii se grăbesc să riposteze, deschizînd un foc viu din poziţii acoperite şi bine mascate. Numeroase proiectile cad în jurul navei bază a scafandrilor şi aceasta se grăbeşte să se depărteze spre larg după ce doi marinari din echipaj au căzut omorîţi de schije. După puţin timp nava de linie „California" se grăbeşte să-i urmeze exemplul, fiind lovită direct în comandă.

În sectorul de nord al raionului de debarcare, patru vedete de desant pline cu scafandri se îndreaptă spre mal, desfăşurate în evantai. Japonezii dezlănţuie asupra lor un foc intens cu aruncătoarele de mine, fără însă a reuşi să lovească nici o navă. Scafandrii geniştii stau întinşi pe fundul vedetelor, echipaţi într-un mod original, neîntîlnit încă la alţi scafandri de luptă. La picioare poartă papuci albaştri cu înotătoare de cauciuc şi genunchiere speciale de protecţie împotriva stîncilor ascuţite de corali pe care vor fi obligaţi să se caţere. În jurul şoldurilor, un costum uşor de baie. Mîinile scafandrilor sînt prevăzute cu mănuşi care să-i protejeze în timpul îndepărtării barajelor de sîrmă ghimpată. O mască cu geam care acoperă partea superioară a feţei completează acest echipament bizar al scafandrilor din care lipseşte obişnuitul aparat de respirat cu oxigen. Ca instrumente auxiliare, ei poartă asupra lor mici balize pentru marcarea poziţiei minelor, tăbliţe din material plastic şi creioane pentru notarea datelor cercetării, role cu saule gradate, pachete cu artificii pentru semnale de recunoaştere etc. Corpul fiecărui scafandru este tatuat cu linii negre transversale, la intervale de 30 cm pentru măsurarea rapidă a adîncimilor sub 1,5 metri, fără a mai folosi o altă sondă în afară de propriul corp gradat care are tocmai acest rol.

Fiecare vedetă de desant are repartizată pentru cercetare o fîşie de 600 de metri care duce spre plajă. La semnalul transmis de comandant, scafandrii sar în apă, cîte doi, din vedetele de desant şi se îndreaptă înot spre reciful de corali. Scafandrii culeg din acest sector date destul de importante care, transmise la timp, vor impune unele modificări în planul iniţial al debarcării. Se stabileşte astfel că în sectorul nordic al raionului de debarcare lăţimea recifului de corali este de 200 de metri, după care se întinde pînă la plajă o lagună lată de 1 800 de metri. Scafandrii găsesc puncte de trecere prin bariera de corali, cu o adîncime de o jumătate de metru. Pentru continuarea cercetării în lagună, prin punctele de trecere descoperite se strecoară şase bărci pneumatice motopropulsate, cu cîte doi scafandri în fiecare. Înaintarea cu ajutorul bărcilor devine însă periculoasă deoarece ele constituiau ţinte vizibile de pe mal şi japo-

nemții încep să concentreze asupra lor un foc destul de precis. De aceea, scafandrii le abandonează și își continuă drumul înotînd spre plajă. Cei doisprezece scafandri, înotînd perechi, sînt urmați la mică distanță de încă doi scafandri care în timpul deplasării desfășoară după ei de pe bobină o saulă gradată. La intervale de 25 de metri ei măsoară adîncimea apei. Alți scafandri, înotînd în zigzag, caută mine și balizează direcția generală de deplasare spre mal. Datorită focului intens al japonezilor, scafandrii sînt obligați să înoate mai mult sub apă, scoțînd numai din cînd în cînd capul la suprafață pentru a respira.

Căpitanul Kaufmann, comandantul detașamentului de scafandri din acest sector, urmărește dintr-o barcă pneumatică modul în care scafandrii își execută misiunea sub focul continuu al japonezilor. Deodată el observă că numeroase proiectile de artilerie cad și explodează în imediata apropiere a scafandrilor. Apreciind că aceste proiectile provin de la o navă de sprijin proprie care trage salve prea scurte, Kaufmann ia legătura prin radio cu punctul de comandă de la bordul navei bază unde comunică situația și ordonă să se intervină la navele de sprijin pentru lungirea tirului de artilerie. De la punctul de comandă se primește însă răspunsul că tirul navelor de sprijin proprii este în realitate prea lung și ceea ce Kaufmann observă reprezintă proiectilele trase de artileria japoneză de pe insulă. Cinci scafandri sînt răniți în urma exploziilor.

Lucrul scafandrilor geniști, sub focul continuu al japonezilor, durează de o oră. Conform planului de cooperare, pentru sprijinul acțiunii de cercetare a scafandrilor urmează să sosească aviația aliată care să bombardeze pozițiile japoneze, continuînd acțiunea de neutralizare începută cu artileria. Respectînd planul, navele încetează focul la ora 10 precis, pentru a nu lovi avioanele proprii. Dar aviația întîrzie. Nici un avion nu se observă la orizont, nici o navă nu mai trage și japonezii — ieșiți din adăposturi — dezlănțuie un foc și mai intens, cu totalitatea armamentului, asupra scafandrilor.

Extragem următoarele din însemnările lui Kaufmann.

„Proiectilele explodează la 15 metri de barca pneumatică în care mă găsesc. Patru bărci sînt lovite și distruse și cîțiva scafandri sînt răniți. Cristensen, cel mai bun scafandru din detașamentul meu, este omorît.

Îmi ancorez barca la 300 metri de plajă și îmi continui drumul înotînd spre mal. Aviația, care trebuia să ne sprijine printr-un bombardament aerian continuu timp de 30 de minute, nu mai apare. La distanța de 100 de metri de plajă observ pe japonezi cum se străduiesc să pună în funcțiune mitralierele neutralizate și acoperite de pămînt în urma tragerii artileriei navale. Încerc să ordon scafan-

drilor să nu se apropie de mal la o distanță sub 100 metri. Ei înșiși se găseau deja la 50 metri de mal. Presupunînd că aviația de sprijin nu va mai veni sau va apare prea tîrziu, ordon încetarea acțiunii și retragerea scafandrilor. La înapoiere, scafandrii înoată sub apă în zigzag, scoțînd capul din apă cît mai rar posibil. După ce reușesc să treacă astfel și de bariera de corali se apropie de ei cîteva șalupe care îi pescuiesc din apă și îi transportă la nava bază."

La apel, în afară de Cristensen a cărui moarte se cunoștea, mai lipsesc doi oameni. Locotenentul Adams cu o șalupă îi caută fără rezultat timp de o jumătate de oră de-a lungul barierei de corali. Tocmai la ora 12.30 se comunică de la un crucișător că aproape de mal, la o distanță de 1,5 Mm față de raionul cercetat, au fost observați doi oameni. Kaufmann pleacă cu o șalupă și reușește să pescuiască pe cei doi scafandri dintre care unul era rănit la picior.

În sectorul de sud al raionului de debarcare a acționat detașamentul de scafandri comandat de locotenentul Dick Berk. Avînd de înfruntat greutăți ceva mai mari, detașamentul și-a desfășurat totuși satisfăcător misiunea de cercetare, folosind în general aceleași procedee de acțiune ca și detașamentul lui Kaufmann.

Înapoiați la bordul navei bază, comandanții celor două detașamente fac bilanțul acțiunii, studiază și sistematizează datele obținute prin cercetare și întocmesc un prim raport către comandantul operației. Acțiunea s-a soldat cu trei scafandri morți și mai mulți răniți. Nu au fost găsite obstacole antidesant submarine care să trebuiască distruse. Transportoarele amfibii speciale, cu infanterie marină, puteau trece peste recifful de corali și să ajungă la plaja de debarcare. Locurile de trecere peste recif au fost balizate.

În noaptea următoare, toți ofițerii din detașamentul de scafandri au lucrat fără întrerupere. Ei au întocmit schițe și hărți speciale pe care au trecut cu precizie poziția recifului de corali, trecerile balizate peste recif, relieful fundului și al coastei, punctele de foc de la mal, reperele, curenții din raion etc. Pe măsură ce se întocmeau, hărțile erau fotografiate, multiplicate în mai multe exemplare, iar fotocopiile erau trimise cu avioane speciale la unitățile care urmau să debarce în insula Saipan.

Cercetarea preliminară executată de scafandrii geniști nu a influențat prea mult desfășurarea debarcării și nu a contribuit cu nimic la rezultatul ei. În condițiile înrăutățirii situației politice și strategice a Japoniei, precum și a covîrșitoarei superiorități a americanilor în forțe de toate categoriile, succesul debarcării era oricum asigurat. Totuși acțiunea de cercetare a avut unele efecte pozitive. Astfel, după datele obținute de scafandri a rezultat că itinerarul unei unități de tancuri din Divizia a 2-a infanterie marină era ne-

corespunzător. S-a constatat că în punctul de debarcare stabilit prin plan, adîncimea apei era cu o jumătate de metru mai mare decît cea cunoscută și tancurile nu ar fi putut debarca acolo. La propunerea scafandrilor, tancurile au debarcat a doua zi cu succes într-un alt punct, mult mai avantajos. De asemenea, unele din direcțiile de debarcare stabilite inițial prin plan au fost ulterior schimbate, în funcție de trecerile descoperite de scafandri prin reciful de corali. În sfîrșit, pe timpul debarcării primului val al desantului, ofițerii din detașamentele de scafandri ambarcați în șalupe speciale dirijau mijloacele de debarcare pe direcțiile cele mai favorabile, descoperite de ei înșiși în cursul acțiunii de cercetare din ziua precedentă.

În a doua zi a debarcării, o grupă de opt scafandri geniști a executat treceri mai largi și mai adînci prin bariera de corali, necesare navelor mari de desant care urmau să debarce direct pe plajă tehnică grea, muniții, combustibil etc. La pasele create cu ajutorul exploziilor submarine au fost instalate geamanduri luminoase.

După terminarea misiunii lor în raionul Insulei Saipan, scafandrii geniști au fost transferați pentru a participa la sprijinul debarcării de pe Insula Guam, cealaltă insulă importantă din Arhipelagul Marianelor.

Debarcarea desantului pe Insula Guam a fost fixată pentru ziua de 21 iunie 1944. Cu o săptămînă înainte, în ziua de 14 iunie, două detașamente de scafandri geniști au început cercetarea litoralului insulei, în raionul stabilit pentru debarcare. Ca și la Insula Saipan, acțiunea scafandrilor a fost sprijinită și aici cu focul artileriei navale care executa trageri asupra litoralului ocupat de japonezi. Dar, spre deosebire de Insula Saipan, în raionul maritim al Insulei Guam existau numeroase cîmpuri de mine lansate de japonezi. Au fost necesare șase zile, timp în care fiecare scafandru a intrat în apă de douăsprezece ori, pentru ca să se poată deschide un număr suficient de pase prin cîmpurile de mine. În aceeași perioadă au fost distruse 620 obstacole antidesant submarine care stăteau în drumul mijloacelor de debarcare. De asemenea, scafandrii au executat treceri prin barierele de corali și au balizat pasele create.

În ziua de 21 iunie, cînd a început debarcarea, scafandrii geniști se găseau în primele pontoane de debarcare, dirijînd mijloacele de desant spre punctele de debarcare de pe plaje, pe pasele create de ei. Apoi au continuat să sprijine debarcarea și în zilele următoare, lărgind pasele, deschizînd alte pase noi și participînd la ranfluarea tancurilor și a mașinilor amfibii scufundate de japonezi.

* * *

La mijlocul lunii septembrie 1944, comitetul unit al şefilor de state majore din Washington a dat instrucţiuni generalului Mac Arthur să cucerească Insulele Filipine. În acest scop el a fost întărit cu importante forţe terestre, navale şi aeriene din partea centrală a Oceanului Pacific.

În acea perioadă, pe Insulele Filipine se apăra armata a 14-a japoneză cu un efectiv de circa 150 000 oameni, din care o divizie se găsea pe Insula Leyte, restul armatei fiind concentrată pe Insula Luson. Trupele japoneze erau acoperite din aer de către Flota a 2-a aeriană, cu un efectiv de 600 avioane. Principalele forţe maritime militare erau dislocate în porturile metropolei şi în raionul Singapore, în timp ce în raionul Insulelor Filipine se găseau numai forţele uşoare ale flotei.

Comandantul operaţiei a hotărît ca ocuparea Arhipelagului Filipinelor să înceapă prin cucerirea Insulei Leyte, care acoperea trecerile în Marea Chinei de Sud şi avea sectoare favorabile pentru debarcarea desantului maritim şi pentru construirea de aerodromuri. Pentru cucerirea insulei a fost destinată armata a 6-a americană, compusă din patru divizii de infanterie şi trei divizii de infanterie marină, precum şi cîteva mari unităţi şi unităţi speciale. Operaţia de desant era asigurată de Flotele a 7-a şi a 3-a care aveau în compunerea lor aproximativ 650 nave de luptă, de transport şi auxiliare printre care : 12 nave de linie, 30 portavioane, 20 crucişătoare, 104 distrugătoare şi 47 submarine. Sprijinul de aviaţie se realiza cu 1 280 avioane purtate şi circa 300 avioane de bombardament din armata a 5-a aeriană de pe Insula Morotai. În felul acesta, la începutul operaţiilor din Filipine, comandamentul american avea o mare superioritate în forţe terestre şi aeriene, precum şi o superioritate covîrşitoare în forţe maritime faţă de forţele japoneze.

Conform planului operaţiei, Insulele Filipine trebuiau cucerite succesiv, începînd cu insula centrală, Leyte, astfel încît să se fracţioneze în două apărarea japoneză din arhipelag. Debarcarea desantului maritim pe Insula Leyte urma să înceapă în dimineaţa zilei de 20 octombrie 1944, după o puternică pregătire de aviaţie şi de artilerie cu o durată de trei zile. Înainte de debarcare era prevăzut să se execute cercetarea raionului maritim al debarcării cu detaşamente de scafandri genişti.

Navele-bază ale scafandrilor împreună cu navele de sprijin sosesc în faţa Insulei Leyte în ziua de 18 octombrie. Nava de linie „Pennsylvania", trei crucişătoare şi nouă distrugătoare deschid focul de artilerie asupra litoralului ocupat de japonezi. În acest timp, în

jurul orei 12.00, navele-bază rapide ale scafandrilor ajung la 20 cabluri de litoral și lansează la apă vedetele de desant care încep apropierea de mal. Ajunse la distanța de 5 cabluri, ele sînt întîmpinate de japonezii de pe litoral cu foc de mitraliere, aruncătoare de mine și tunuri de 75 mm. Navigînd în zigzag, vedetele de desant își continuă apropierea pînă la 300 metri de plajă, unde scafandrii sar în apă și încep executarea misiunii de cercetare.

După cum recunosc înșiși americanii, atît cercetarea submarină în folosul debarcării, cît și sprijinul de artilerie al acțiunii de cercetare au fost defectuos organizate și executate. Din acest motiv, detașamentele de scafandri geniști au avut pierderi destul de însemnate. Dragajul în raion, executat anterior numai parțial și în grabă, nu a oferit suficientă garanție pentru manevra în siguranță a navelor de sprijin. De aceea, din teama de a nu sări pe mine, navele au executat sprijinul de la o distanță prea mare de litoral, distanță la care focul de artilerie era puțin eficace. Mai mult decît atîta, și aici s-a repetat greșeala de la debarcarea din Insula Saipan. Nu numai că aviația nu a acționat în timpul cercetării executate de scafandri, dar sprijinul de aviație al acțiunii de cercetare nu a fost prevăzut nici măcar în planul operației.

Față de această situație, comandantul detașamentelor de scafandri — căpitanul de rangul 3 Morgan — a fost obligat să rezolve cu propriile mijloace nevoile de sprijin. El s-a apropiat cu navele-bază pînă la distanța de 2 000 metri de coastă, de unde a început o tragere prin ochire directă asupra punctelor de foc ale japonezilor de pe mal. Concomitent, vedetele de desant participau la sprijin prin foc de mitraliere asupra tranșeelor japonezilor de pe plajă.

Vedetele de desant ale scafandrilor au fost totuși supuse unui foc puternic din partea japonezilor. Unele au fost scufundate, iar altele, grav avariate. Numai o parte din scafandri au reușit să se strecoare cu mare greutate pînă aproape de mal, să măsoare adîncimile în raion și să caute obstacolele antidesant submarine. S-a stabilit că adîncimile permit debarcarea tancurilor și a tehnicii de luptă grele direct pe plajă, iar în raion nu există mine sau alte obstacole antidesant. Aceste date, obținute printr-o acțiune de cercetare de 90 de minute, au fost plătite cu numeroase vieți omenești pierdute și un număr și mai mare de grav răniți. Aici, cercetarea preliminară, executată de scafandrii geniști, nu numai că nu a influențat cu nimic desfășurarea și rezultatul operației, dar nu a contribuit nici măcar la reducerea pierderilor în oameni și mijloace materiale, așa cum s-a întîmplat la alte acțiuni de debarcare.

În zorii zilei de 20 octombrie 1944, aproape 700 nave de luptă, transportoare și nave de desant au intrat în Golful Leyte. Debar-

cînd în primul val patru divizii de infanterie, americanii au reușit să cucerească în primele trei zile un cap de pod cu o întindere de 20 km și o adîncime de 17—18 km, după care trupele debarcate s-au consolidat pe insulă. Nimeni nu își mai amintea de sacrificiul inutil al scafandrilor genişti din ziua de 18 octombrie.

CONCLUZII

Scafandrii de luptă, folosiți în acțiuni de diversiune împotriva navelor de luptă și transportoarelor inamice, au unele însușiri deosebite și posibilități superioare față de celelalte genuri de armament clasic sau mijloace obișnuite de luptă, folosite împotriva navelor în staționare. Astfel, o apărare antiaeriană puternică și bine organizată poate împiedica acțiunea aviației sau a altor mijloace de atac aerian, asupra locului de staționare a navelor, asupra porturilor sau asupra obiectivelor importante. Navele de suprafață inamice pot fi de asemenea respinse, folosind întreaga gamă de forțe maritime militare (nave de suprafață, submarine, aviație maritimă) și toate genurile de mijloace de luptă (rachete și bombe, artilerie, arme sub apă). Mijloacele moderne de observare submarină permit descoperirea submarinelor inamice, pe suprafețe întinse, pînă la distanțe mari de litoral. În afară de aceasta, fundurile în general mici din apropierea litoralului și din locurile de staționare ale navelor limitează întrebuințarea submarinelor obișnuite în aceste raioane. Împotriva submarinelor inamice pot fi folosite, de asemenea, numeroase forțe și mijloace de luptă specializate : aviație antisubmarină, submarine antisubmarine, vînătoare de submarine și alte clase de nave, care pot folosi grenade antisubmarine, torpile autoghidate și alte mijloace de luptă. Barajele de mine și plasele submarine pot de asemenea împiedica pătrunderea submarinelor în raioanele apărate. Plase speciale de protecție pot fi folosite și împotriva torpilelor lansate de submarine, aviație sau nave ușoare de suprafață.

Împotriva scafandrilor de luptă însă, toate aceste forțe și mijloace de luptă, ofensive sau de apărare, sînt ineficace. Ei nu pot fi descoperiți nici cu aviația, nici cu mijloacele de detecție submarină și pot trece destul de ușor prin plasele submarine. De aceea trebuie reținut faptul că scafandrii de luptă pot pătrunde în orice port și în orice raion maritim, chiar dacă s-au luat măsuri excepționale de apărare împotriva tuturor categoriilor de forțe și mijloace ale inamicului.

Trebuie să tragem de aici concluzia că scafandrii de luptă au posibilități de atac nelimitate și că ei sînt la fel de invulnerabili ca

și legendarul Achile ? Evident că nu. Ca și majoritatea celorlalte forțe și mijloace de luptă, scafandrii de luptă își au și ei propriul lor „călcîi al lui Achile". Această parte slabă a lor o constituie posibilitățile limitate în timp de rămînere sub apă, deci și posibilitatea de a parcurge numai o distanță redusă pe sub apă. La această caracteristică negativă principală se mai pot adăuga : necesitatea ieșirii periodice la suprafață pentru orientare, greutățile provocate de temperatura redusă a apei și de curenți, cantitatea limitată de exploziv care poate fi transportată etc. Rezultă de aici că, pentru a putea acționa în raionul maritim al litoralului inamic, scafandrii de luptă trebuie ori să plece de la uscat, ori să fie transportați cu submarinele sau cu alte forțe pînă în apropierea obiectivului atacului. Lupta împotriva scafandrilor, la fel ca și în cazul apărării contra minelor, trebuie să aibă așadar ca prim obiectiv descoperirea și combaterea purtătorilor acestor scafandri : submarine, nave ușoare și rapide de suprafață, aviația (scafandrii de luptă pot fi parașutați și din avioane). Cazurile în care scafandrii pot acționa de pe un litoral inamic sau neutru, aflat în apropierea obiectivelor proprii, sînt foarte rare și cu totul incidentale. Totuși și în aceste situații se pot lua măsuri ca : întărirea observării, mai ales pe timpul nopții, explozii submarine cu grenade, controlul periodic al operei vii a navelor cu scafandri, precum și alte mijloace de apărare care să constituie „surprize" pentru scafandru și pe care el să nu le poată deci cunoaște și combate, însă acestea să-l împiedice în executarea misiunii sale.

Numărul destul de redus al acțiunilor scafandrilor de luptă împotriva navelor mari constituie de altfel un argument important care demonstrează părțile slabe ale acestui mijloc de diversiune submarină. Rezultatele pozitive care au fost obținute totuși în cursul acestor atacuri se explică — așa cum s-a văzut —, pe de o parte, prin crearea unor condiții deosebit de favorabile de acțiune (așa cum au procedat italienii în Mediterana, prin folosirea teritoriilor statelor neutre), iar pe de altă parte, prin factorul surprindere realizat de noile procedee de atac sub apă.

Cazurile în care scafandrii de luptă au acționat pe rîuri și pe fluvii, pentru distrugerea unor poduri de o deosebită importanță militară, sînt și mai puțin numeroase. Pentru reușita acțiunii se impune și aici condiția obligatorie ca forțele care organizează acțiunea de diversiune să ocupe cel puțin unul din malurile fluviului, imediat în amonte de pod. O altă condiție este desigur, ca și în cazul acțiunilor submarine, lipsa de vigilență a forțelor care folosesc aceste poduri. Există însă și în aceste cazuri posibilități de neutralizare a unor astfel de acțiuni ca : întărirea observării, crearea de estacade

și alte obstacole în amonte de pod, controlul periodic al picioarelor podului etc.

S-a arătat modul în care scafandrii de luptă pot fi folosiți în sprijinul debarcării desantului maritim, pentru cercetarea raionului de debarcare și înlăturarea obstacolelor antidesant. Pentru rezolvarea acestei misiuni s-au folosit două procedee de acțiune de bază : cercetarea în ascuns sub apă pe timpul nopții, executată de scafandrii dotați cu aparate de respirat și transportați pînă în apropierea raionului, cu submarinele, atunci cînd se urmărește păstrarea unui secret absolut asupra raionului debarcării (cazul debarcării din Normandia) ; un alt procedeu îl constituie cercetarea pe timpul zilei, în vederea și sub focul inamicului, executată de înotători sau „scufundători" special instruiți, fără aparate de respirat, transportați în raionul maritim al debarcării cu nave de suprafață, atunci cînd este inutil să se păstreze secretul asupra raionului debarcării (cazul debarcărilor americanilor pe insulele din Pacific în perioada 1944—1945).

Acțiunile de cercetare submarină înaintea debarcării desantului maritim, atunci cînd sînt bine organizate și executate, reprezintă desigur un real folos pentru acțiunea de debarcare proiectată. Datele obținute prin cercetare dau posibilitatea să se ia din timp măsuri eficace, prin care să se micșoreze pierderile în oameni și mijloace de debarcare. De asemenea, prin cunoașterea cît mai amănunțită a raionului de debarcare, execuția debarcării se poate încadra mai ușor în planul detaliat întocmit anterior. Este însă deosebit de limpede faptul că desfășurarea în ansamblu a acțiunii de debarcare și mai ales rezultatele ei nu sînt prea mult influențate de cercetarea submarină preliminară sau de distrugerea obstacolelor antidesant cu ajutorul scafandrilor, ci cu totul de alți factori, incomparabil mai importanți.

Analiza inamicului, sub toate aspectele, constituie un element de bază în pregătirea și desfășurarea oricărei acțiuni de luptă. Cunoscînd atît părțile tari, cît și părțile slabe ale inamicului, se pot lua măsurile corespunzătoare pentru asigurarea succesului în luptă.

PARTEA A TREIA

„SUBMARINUL-TORPILĂ" SAU TORPILA CONDUSĂ DE OM („T. C. O.")

O altă armă de diversiune submarină se prezintă sub forma unei combinații între o torpilă și un submarin, motiv pentru care a și fost denumită în unele lucrări „submarinul-torpilă". Elementul de torpilă îl constituie atît aspectul, cît și părțile componente și sistemul de propulsie. De altfel, la baza construcției unor tipuri din această armă a stat chiar o torpilă electrică obișnuită, folosită de submarine în al doilea război mondial. După cum se știe, torpila are un sistem de dirijare autonom: conducerea torpilei pe traiectoria dorită se realizează cu ajutorul unui giroscop care acționează asupra cîrmei verticale, iar menținerea torpilei în poziția orizontală, la imersiunea necesară, este asigurată de ansamblul „aparat hidrostatic și pendul" care este în legătură cu cîrmele orizontale. Elementul specific pe care îl aduce noua armă și care o aseamănă cu un submarin constă în faptul că ea este dirijată spre țintă chiar de către oameni care stau pe torpilă sau în interiorul ei și care manevrează cîrmele verticale și cele orizontale ale torpilei, așa cum se întîmplă și la conducerea submarinelor.

Apariția acestui gen de armă de diversiune, alături de scafandrii de luptă, a fost determinată în principal de posibilitățile limitate ale scafandrilor de luptă în ceea ce privește timpul de rămînere sub apă, distanța parcursă sub apă, cantitatea de exploziv transportată și rezistența fizică pentru înotul la suprafață. Aceste cerințe necesitau transportarea scafandrilor cu ajutorul submarinelor pînă în imediata apropiere a obiectivului, lucru care nu era întotdeauna posibil, sau condiții deosebit de favorabile pentru acțiunea scafandrilor de la uscat. De aceea s-a simțit nevoia unei arme, care, acționînd în secret în imersiune, la fel ca scafandrii de luptă, să aibă o rază de acțiune mai mare decît aceștia, precum și o încărcătură de

exploziv mai mare. Așa a luat naștere submarinul-torpilă sau torpila condusă de om, pe care în continuare o vom denumi prescurtat „T.C.O.".

Destinat în general acelorași scopuri de diversiune ca și scafandrii de luptă, submarinul-torpilă a fost realizat și utilizat în cursul celui de-al doilea război mondial sub forma a trei tipuri principale.

Unul din aceste tipuri îl constituia submarinul-torpilă „Maiale" folosit de Flotila a 10-a M.A.S. a Italiei în Mediterana și de către englezi sub denumirea de „MK-1" și „MK-2". O torpilă electrică special amenajată poate fi condusă spre țintă de către un echipaj format din 2 oameni, prevăzuți cu aparatură de scafandru autonom, care stau călare pe torpilă. Primul dintre ei este și conducătorul torpilei (comandantul), iar al doilea, ajutorul său, are funcția de scafandru de luptă sau de scafandru genist. Conul de război al T.C.O. (cu încărcătura de explozie), ușor detașabil de corpul torpilei, este prevăzut cu un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

Un al doilea tip este submarinul-torpilă „Neger" realizat și utilizat de flota germană în M. Mediterană și M. Nordului. Ansamblul T.C.O. este format din două torpile electrice dispuse una sub alta și unite printr-o legătură detașabilă. Torpila superioară sau torpila purtătoare are amenajat în locul conului de război un locaș special în care stă conducătorul. Torpila inferioară este o torpilă electrică obișnuită care poate fi pusă în funcțiune și desprinsă de torpila purtătoare de către conducător.

Descrierea în detaliu, funcționarea și modul general de acțiune al acestor două tipuri de T.C.O. vor fi prezentate în primul capitol, iar acțiunile concrete din timpul războiului — în următoarele două capitole.

Al treilea tip cunoscut de submarin-torpilă este cel folosit de japonezi în Oceanul Pacific, către sfîrșitul războiului. La acest tip, conducătorul torpilei, închis într-un compartiment al acesteia, dirija torpila spre țintă, folosind pentru observare un periscop. Torpila era condusă pînă în momentul lovirii navei inamice, astfel încît conducătorul pierea o dată cu explozia produsă. Utilizarea submarinului-torpilă la japonezi are deci la bază același sistem al sacrificiului practicat de aviatorii „Kamikadze". De aceea ar fi mai corect ca acest tip de armă să fie numită „torpilă-vie" sau „om-torpilă" în loc de torpilă condusă de om (T.C.O.), spre a face o distincție mai clară între cele două procedee de folosire în luptă a T.C.O. : procedeul aplicat de italieni, nemți și englezi, pe de o parte și procedeul folosit de japonezi, pe de altă parte.

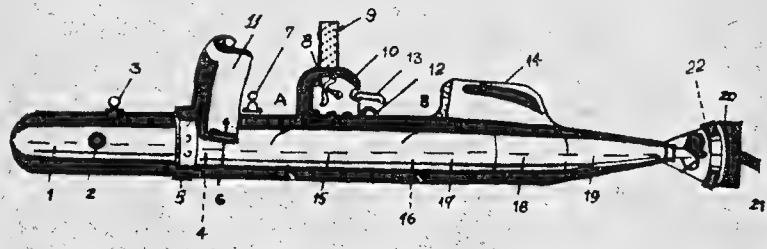
Capitolul I

DESCRIEREA ŞI MODUL GENERAL DE ACŢIUNE AL TORPILEI CONDUSE DE OM (T.C.O.)

● T.C.O. „Maiale" folosită de italieni. ● „Negerul" german şi repetatele lui eşecuri. ● „Torpila-vie" sau „Kaiten" din flota japoneză

1

Ne amintim din partea întîi a lucrării că în anul 1935 doi ofiţeri ingineri din flota italiană — Tesei şi Toschi — au elaborat şi propus planul unei torpile special amenajate care să poată fi condusă din exterior de către doi oameni ce stau călare pe ea. După aprobarea planului, cei doi au început construirea prototipului şi efectuarea experienţelor în şantierul naval „San-Bartolomeo" din Spezia. După demonstraţia oficială reuşită, desfăşurată în faţa amiralului Falangola, reprezentantul Ministerului Marinei, s-au mai construit cîteva exemplare necesare instruirii viitoarelor echipaje.



Torpilă condusă de om (T.C.O.) de tipul italian „Maiale"

A — locul conducătorului torpilei ; *B* — locul scafandrului de luptă (scafandrului genist) ; *1* — conul de război cu 300 kg trotil ; *2* — aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie ; *3* — inel sau şină prin care (pe sub care) se trece parîma de fixare a conului sub coca navei inamice ; *4* — tancul de asietă prova ; *5* — mufa de fixare şi de eliberare a conului de război ; *6* — tablou cu aparatele de comandă (compas, manometru, ampermetru etc.) ; *7* — comanda pompei tancurilor de asietă ; *8* — mîner pentru manevra valvulei de rapidă imersiune ; *9* — orificiul de ventilaţie al tancului de rapidă imersiune ; *10* — tancul de rapidă imersiune ; *11* — parbriz din plexiglas ; *12* — butelie cu aer comprimat pentru golirea tancului de rapidă imersiune ; *13* — mîner de susţinere pentru scafandrul genist ; *14* — cheson pentru păstrarea măştilor de oxigen de rezervă şi a altor materiale (foarfeci de tăiat plase, chei de împreunare etc.) ; *15* — compartimentul bateriei de acumulatoare ; *16* — pompă ; *17* — electromotor ; *18* — tancul de asietă pupa ; *19* — compartimentul axelor elicelor ; *20* — cîrmele verticale ; *21* — cîrmele orizontale ; *22* — apărătoarea elicelor.

Noua armă — torpila condusă de om — denumită „S.L.C." sau „Maiale" * avea următoarele caracteristici : lungimea — 6,7 m, diametrul — 530 mm, sistemul de propulsie era realizat printr-un electromotor alimentat de la o baterie de acumulatoare și cuplat cu două elice care se roteau în sens opus (sistemul de propulsie obișnuit al torpilei electrice folosite în al doilea război mondial) ; viteza maximă era de 2,5 Nd, autonomia — de aproximativ 10 Mm (4 ore), iar imersiunea maximă — în jur de 30 metri.

Care erau principalele părți componente ale T.C.O. „Maiale" ?

În capul torpilei, conul de război — un compartiment în care se găseau 300 kg trotil și un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Conul de război se putea desprinde ușor de corpul torpilei prin intermediul unei mufe. În partea superioară a conului de război era sudat un inel destinat pentru fixarea lui sub chila navei inamice.

După conul de război, un prim compartiment din corpul torpilei era ocupat de tancul de asietă prova, analog celui de la submarin. Deasupra acestui compartiment erau montate pe torpilă : șaua conducătorului torpilei, parbrizul din sticlă sau material plastic și tabloul de comandă și control.

În partea centrală a torpilei era compartimentul bateriilor de acumulatoare (30 elemente cu o tensiune totală de 60 V). Deasupra lui se găseau tancul de rapidă imersiune, un tub cu supapă pentru evacuarea aerului din tanc și o butelie cu aer comprimat (20 atm.) pentru evacuarea apei din tancul de rapidă imersiune. Tot deasupra compartimentului acumulatoarelor stătea pe o șa al doilea membru al echipajului — scafandrul de luptă.

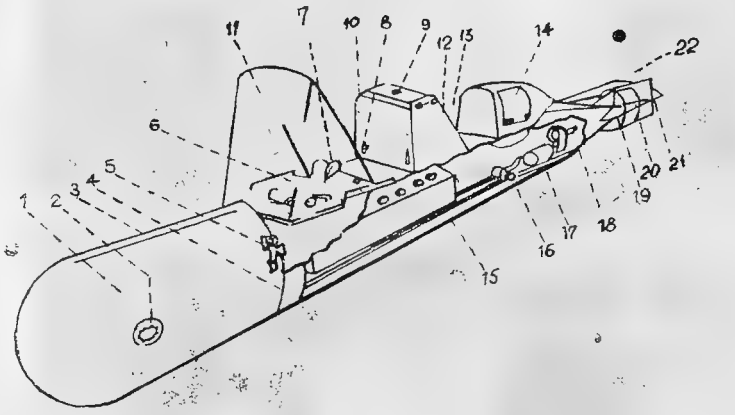
Urmau apoi compartimentul electromotorului și tancul de asietă pupa. Deasupra era montat un locaș special, în care se depozitau diferite materiale și instrumente : aparate de oxigen de rezervă, cleşti pneumatici și foarfeci pentru tăierea plăşilor de sîrmă, precum și saule, menghine, cîrlige și chei de împreunare pentru fixarea conului de război sub chila navei inamice.

În sfîrșit, spre pupa T.C.O. se găseau compartimentul axelor elicelor, elicele, apărătorile elicelor, cîrma verticală și cîrmele orizontale.

T.C.O. „Maiale" avea un echipaj format din doi oameni. În față, pe șaua lui și cu picioarele sprijinite pe suporturi speciale, stătea conducătorul torpilei — de regulă un ofițer. El dirija torpila în plan orizontal și în plan vertical cu ajutorul unei manșe, analogă cu cea de la avion și cu care acționa asupra cîrmelor orizontale și

* „porcul" (în italiană).

verticale ale torpilei. Prin mișcarea manșei la dreapta sau la stînga, submarinul miniatural se dirija spre dreapta, respectiv spre stînga. La împingerea manșei înainte, torpila își înclina prova și lua imersiune, iar prin tragerea ei spre piept, torpila se ridica spre suprafață. În fața conducătorului torpilei, apărat de parbriz, se găsea un tablou de comandă cu aparate de control, prevăzute cu cadrane și indicatoare fosforescente (compas magnetic, manometru pentru



Torpila condusă de om (T.C.O.) de tipul englezesc „MK-1". Explicația părților componente coincide cu cea din figura precedentă.

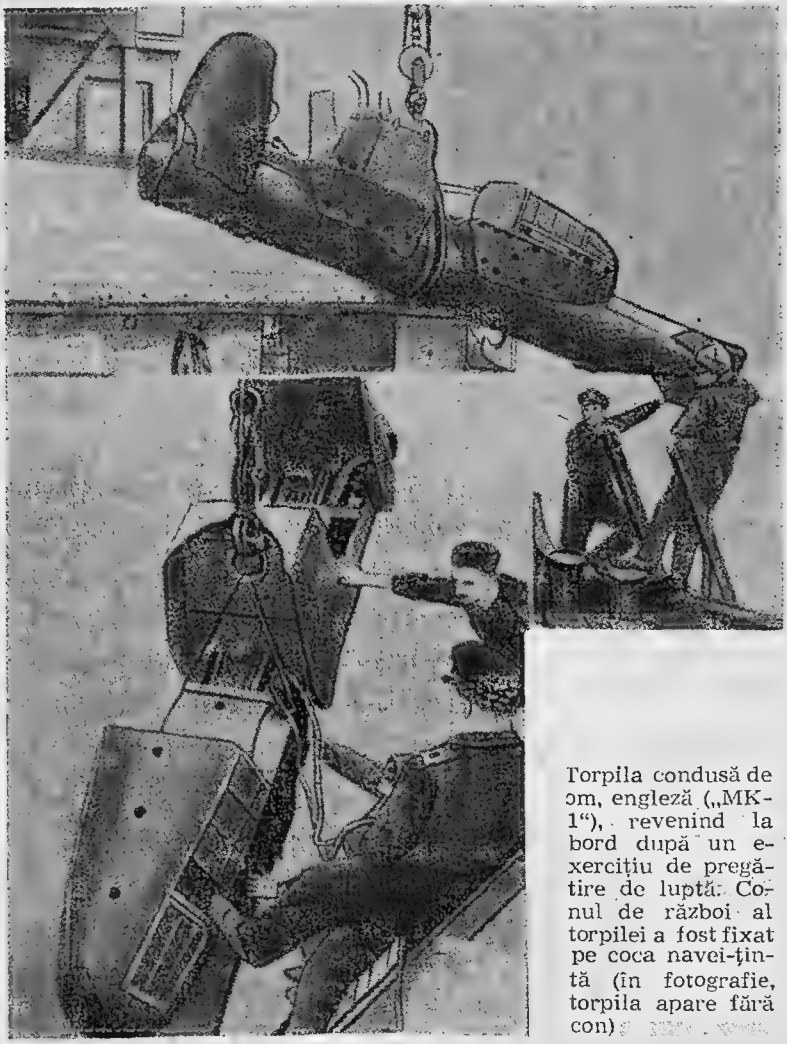
presiunea din tancuri, barometru pentru indicarea imersiunii, voltmetru, înclinometru etc.). Un reostat cu manetă permitea să se imprime torpilei una din cele patru viteze ale electromotorului.

Pentru intrarea în imersiune sau ieșirea la suprafață se foloseau cîrmele orizontale, cu ajutorul manșei, iar pentru menținerea torpilei în plan orizontal se introducea sau se evacua apa din tancurile de asietă prova și pupa. Tancul de rapidă imersiune era umplut cu apă în cazurile cînd T.C.O. era în pericol să fie descoperită și trebuia să dispară în timpul cel mai scurt de la suprafața apei.

În spatele conducătorului torpilei stătea al doilea membru al echipajului — ajutorul său — scafandrul de luptă. Cei doi membri ai echipajului erau echipați într-un costum obișnuit de scafandru autonom : combinezon de cauciuc și aparat de respirat cu oxigen.

Pentru transportul T.C.O. pînă în raionul de acțiune erau folosite submarine special amenajate, avînd pe punte trei cilindri în care se introduceau torpilele. Aceleași submarine transportau și echipajele torpilelor conduse de om.

Submarinul stopa la o anumită distanță față de obiectiv, distanță care era în funcție de obstacolele și de situația apărării antisubmarine din raionul respectiv. După așezarea submarinului pe fund, echipajele T.C.O. — echipate în costume de scafandru — ieșeau din submarin printr-un compartiment special de trecere, scoteau torpilele din cilindri, le controlau, după care porneau călare



Torpila condusă de om, engleză („MK-1"), revenind la bord după un exercițiu de pregătire de luptă. Conul de război al torpilei a fost fixat pe coca navei-țintă (în fotografie, torpila apare fără con)

pe ele spre obiectiv. Drumul spre țintă era menținut cu ajutorul compasului magnetic de pe tabloul de comandă din fața conducătorului torpilei. Pe timpul deplasării, echipajul urmărea să rămînă pe cît posibil cu capul la suprafața apei, fără masca de respirat cu oxigen, pentru a economisi oxigenul din butelii și pentru a nu-și epuiza prematur forțele.

Pe măsură ce T.C.O. se apropia de țintă, în calea ei apăreau obstacole și pericole tot mai numeroase. Pentru a evita navele de patrulare sau raza demascatoare a unui proiector din preajma obiectivului principal, conducătorul torpilei folosea tancul de rapidă imersiune. Deplasarea se continua în imersiune cu ajutorul compasului, iar echipajul respira prin aparatele de oxigen. Dacă drumul spre țintă era barat de plăși submarine, comandantul încerca să treacă cu torpila pe sub ele, iar cînd acest lucru nu era posibil, scafandrul crea în plasă o breșă cu ajutorul cleștilor sau al foarfecilor. T.C.O. se strecura prin portița tăiată în plasă și ajungea în sfîrșit la locul de ancoraj al navelor mari inamice. Aici, conducătorul torpilei își scotea capul din apă pentru a identifica precis nava-țintă care i-a fost destinată prin planul de acțiune. El cunoștea bine topografia zonei respective, locul de ancoraj al navei-țintă și silueta acesteia.

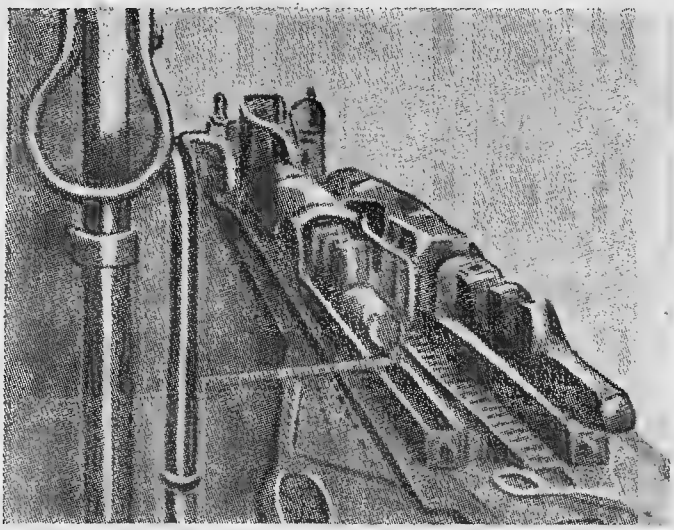
Pentru a descrie în continuare atacul să dăm cuvîntul unui ofiter conducător de torpile din Flotila a 10-a M.A.S. care a participat la mai multe acțiuni de acest fel.

„Ținînd ochii aproape de nivelul apei, mă apropii pînă la 30 de metri de țintă. O lumină pe care o văd la bordul navei prin deschiderea unei uși, scăpărarea unui chibrit, licărul unei țigări sau o frîntură de melodie care ajunge pînă la noi din cazarma echipajului, toate acestea ne reamintesc că acolo sînt oameni pe care trebuie să-i ucidem. Dar nu este timp pentru sentimentalism inutil. Sîntem în război și la rîndul nostru putem fi foarte ușor omorîți. Continuînd apropierea de țintă, deschid tancul de rapidă imersiune și mă refugiez cu torpila sub apă. În jurul nostru domnește frigul, umezeala, liniștea și întunericul. Mergînd cu viteză redusă la imersiunea necesară, ne pomenim deodată într-o beznă de nepătruns. Aceasta înseamnă că am ajuns chiar sub navă. Opresc motorul, și evacuînd apa din tancul central, încep să mă ridic cu torpila spre suprafață, ținînd o mînă deasupra capului. După puțin timp, mîna întîlnește chila navei. Împing puțin torpila spre înapoi pentru ca ajutorul meu să găsească chila de ruliu din unul din borduri. O lovitură în spate constituie semnalul că ajutorul a găsit chila de ruliu și începe să fixeze pe ea o cheie de împreunare cu ajutorul unei menghine. De această cheie de împreunare se leagă capătul unei parîme. Două lo-

vituri în spate înseamnă că lucrul a fost terminat în acest bord. Ne deplasăm acum ușor pe sub chila navei pentru a găsi chila de ruliu din bordul opus, unde ajutorul fixează o nouă cheie de împreunare. Apoi, el leagă de cheia de împreunare celălalt capăt al parîmei. După aceea își părăsește locul său din spate și trece pe lîngă mine spre conul de război pe care îl desprinde de torpilă și îl fixează de parîma întinsă pe sub coca navei. Odată terminată și această operație, el armează aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie care va face să explodeze încărcătura de trotil peste o oră, două sau trei ore. În sfîrșit, ajutorul se întoarce la locul său și prin trei lovituri în spate mă anunță că totul este terminat. Pornesc din nou motorul, ieșim de sub navă, și ne ridicăm ușor spre suprafață. Acum ne putem gîndi și la salvarea noastră".

La prima vedere, întreaga acțiune pare extrem de simplă. În realitate lucrurile nu stăteau chiar așa. După cum s-a arătat, era necesar să se evite sau să se înlăture o serie de obstacole și pericole (nave de patrulare, serviciul de observare, proiectoare, plase submarine, estacade, mine etc.). Adeseori se produceau defecțiuni ale torpilei, care trebuiau remediate chiar sub apă, în întuneric, pe un fund de 30—40 m.

Numeroase incidente s-au produs și datorită aparatelor de respirat cu oxigen care la acea dată nu erau suficient de perfecționate față de condițiile speciale în care trebuia să lucreze conducătorii de torpile. Aceștia erau nevoiți adesea să coboare brusc cu torpila



Un submarin englez amenajat pentru transportul a două torpile conduse de om, de tipul „MK-1".

de la suprafață pînă la o imersiune de 40 m, după care să iasă din nou la suprafață. Ei suportau deci o trecere rapidă de la o presiune de o atmosferă, la cinci atmosfere și apoi din nou la o atmosferă.

Conducătorul torpilei era obligat să efectueze concomitent o serie de activități : să manevreze cîrmele verticale și orizontale cu ajutorul manșei, să urmărească indicațiile de pe tabloul de comandă din față și să regleze permanent presiunea oxigenului primit din butelie, în funcție de imersiunea la care se găsea.

După cum se știe, corpul omenesc se comportă în apă total diferit decît în atmosferă. Mediul acvatic este mult mai dens decît aerul în care omul este obișnuit să trăiască. Din acest motiv se pot provoca numeroase deranjamente de natură fizică sau fiziologică în cazul scufundării omului la anumite adîncimi. Dintre acestea amintim numai cîteva : îmbolnăvirea organului de auz, ruperea vaselor de sînge în cazul unui dezechilibru brusc între presiunea din plămîni și presiunea mediului exterior, sufocarea din cauza lipsei de oxigen sau a surplusului de bioxid de carbon, otrăvirea cu oxigen sub presiune prea ridicată etc.

Echipajele T.C O. au avut de suferit, atît în timpul antrenamentelor cît și în desfășurarea acțiunilor de luptă, numeroase accidente care s-au soldat adesea chiar cu moartea lor. Numai cu prețul acestor sacrificii de vieți omenești s-au putut obține unele rezultate pozitive în cadrul acțiunilor T.C.O. asupra navelor inamice.

2

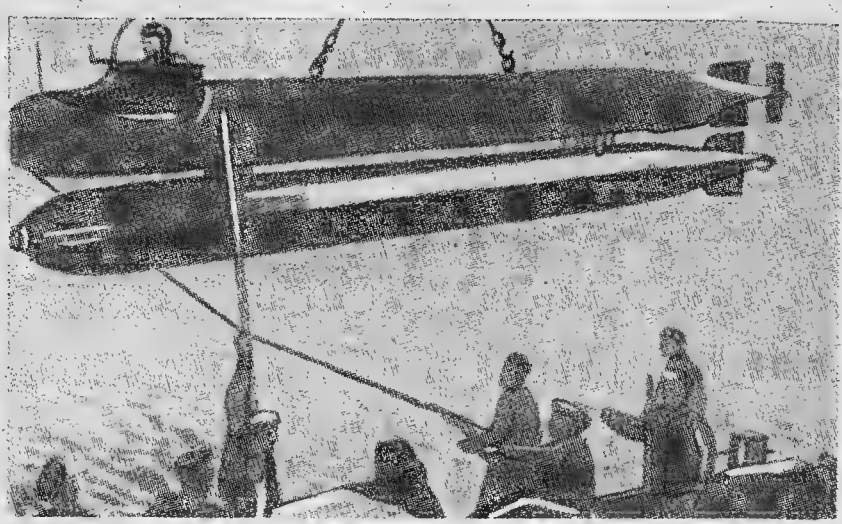
La începutul lunii martie 1944, submarinul german comandat de lt. maj. Krieg a fost avariat în Mediterana, în urma unui bombardament aerian. Krieg profită de scoaterea din serviciu a submarinului si obține un concediu în vederea căsătoriei. Dar concediul său este în curînd întrerupt de o telegramă prin care ofițerul primește ordin să se prezinte imediat la Berlin, la amiralul Doenitz.

Conform ordinului primit, Krieg se găsește în ziua de 10 martie 1944 în cabinetul lui „Grossadmiral Doenitz". Fără nici o altă introducere, amiralul îi prezintă lui Krieg schema de detaliu a unei arme de tip nou, dîndu-i în același timp și explicațiile necesare.

Schema reprezenta două torpile electrice de tipul G-7-E din dotarea flotei germane, prinse una sub alta la o distanță de 7 cm prin două legături, la cap și la coadă. Torpila inferioară era o torpilă autentică G-7-E, fără nici o modificare, iar cea superioară avea amenajat în conul de război, în locul încărcăturii de trotil, un locaș

în care putea să stea un om. Ansamblul reprezenta deci un gen nou de torpilă condusă de om, diferită de cea realizată de italieni. În locul unei torpile cu un echipaj de doi oameni, în schema lui Doenitz figurau două torpile conduse de un singur om.

Noua armă a fost denumită inițial „torpila monoloc, condusă de om", iar ulterior — torpila „Neger".



Torpila condusă de om de tipul german „NEGER". Două torpile electrice obișnuite (G-7-E) prinse una de alt. Conul de război al torpilei superioare a fost transformat în carlingă pentru conducător.

Conducătorul torpilei putea executa toate manevrele necesare cu ajutorul a trei manete. Prima era în legătură cu reostatul electromotorului și servea pentru pornire, luarea vitezei necesare și stopare. A doua manetă era destinată pentru conducerea torpilei în plan orizontal, prin acționarea cîrmei verticale. În sfîrșit, cu o a treia manetă se detașa și se punea automat în mișcare torpila inferioară.

Torpila avea flotabilitatea astfel reglată, încît să se deplaseze la mică imersiune, permițînd conducătorului să rămînă cu capul la suprafața apei pînă la înălțimea umerilor. Construcția torpilei nu prevedea manevre pentru intrarea în imersiune, ci numai deplasarea în poziție de semiimersiune. Conducătorul torpilei era echipat într-un costum ușor de scafandru.

La entuziasmul tineresc manifestat de Krieg față de noua armă cu care făcuse cunoștință deocamdată numai pe hîrtie, Doenitz răspunde printr-o atitudine mult mai rezervată. Iată ce îi spune el în esență ofițerului.

„Avem la noi în țară mulți constructori și inventatori talentați care ne-au propus numeroase planuri de arme noi, interesante și pe care am fi ispitiți să le realizăm în practică. Întîmpinăm însă rezistența Direcției de construcții navale din Marele stat major al flotei care nu este de acord să stînjenim producția de armament clasic a marilor uzine și șantiere, pentru a fabrica modele experimentale de arme noi care să servească drept cobai. În cazul de față, problema este mai simplă. După cum se observă ușor, această armă nu reprezintă altceva decît o îmbinare a două torpile electrice obișnuite G-7-E. Ele sînt amenajate și reglate în centrul de cercetări științifice pentru armele de sub apă «Nititz» din localitatea Eckernförde și care aparține flotei. De altfel, tot acolo s-a născut ideea folosirii a două torpile în această formă, autorul proiectului fiind cpt. ing. Mohr. Astfel noi nu vom încărca industria noastră de război cu noi sarcini".

În continuare pentru a justifica necesitatea folosirii noii arme, Doenitz face în fața lui Krieg o scurtă expunere asupra situației flotei germane la acea dată.

„În anul 1943, flota germană a trecut de la ofensivă la apărare, la fel ca și armata de uscat pe frontul terestru. Mijloacele de apărare antisubmarină ale convoaielor inamice s-au perfecționat și au crescut mult cantitativ. În același timp, submarinele au rămas cu aceeași viteză redusă în imersiune, din care cauză atacul asupra convoaielor inamice nu se poate executa decît cu mari pierderi în submarine și cu slabe rezultate. Cît privește submarinele de tip nou, cu viteză mare în imersiune, acestea se găsesc încă în șantierele de construcții *. Ne vedem deci puși în situația de a apela și la alte mijloace, pentru a avea din nou posibilitatea să dăm inamicului puternice lovituri și să-i scufundăm mii de tone, ca la începutul războiului. De aceea încercăm să folosim acum acest armament nou".

După cum se va vedea mai tîrziu, aceste planuri ale lui Doenitz s-au dovedit a fi simple utopii.

Cu ocazia acestei întrevederi, Doenitz arată și concepția tactică de folosire a noii arme.

„Torpila condusă de om are o autonomie redusă. Ea nu va putea fi transportată pînă în raionul de acțiune cu nave de suprafață sau

---

* Este vorba de submarinele cu turbină „Walther" care în timpul războiului nu au depășit faza experimentală.

cu submarine, deoarece supremația maritimă în Atlantic și Mediterana aparține anglo-americanilor. De aceea, torpila este destinată să fie folosită în apropierea litoralului pentru respingerea desantului maritim, mai ales împotriva transportoarelor care aprovizionează capul de pod pe timpul staționării acestora în baza de debarcare. Avem în vedere mai ales teatrul de război din Italia. Aici, linia frontului trece în prezent la sud de Roma. În spatele frontului german se întind sute de kilometri de litoral slab apărat, pe care anglo-americanii ar putea debarca cu ușurință trupe, folosind supremația pe care o au pe mare. Capul de pod creat la debarcare de către trupele de desant va trebui să fie permanent aprovizionat pe calea mării. Intenționăm ca torpila condusă de om să acționeze din puncte amenajate provizoriu în spatele trupelor germane, împotriva transporturilor care vor aproviziona capul de pod".

Lt. maj. Krieg rămîne uimit în fața acestor planuri de perspectivă cu o amploare atît de mare.

— Dar, îndrăznește el să întrebe, cîte astfel de torpile sînt în prezent gata de acțiune?

— Nici una, îi răspunde Doenitz. Totul este deocamdată numai pe hîrtie.

Uimirea lui Krieg crește și mai mult. El face remarca justă că anglo-americanii pot debarca din moment în moment, iar mijloacele de contraacțiune lipsesc cu desăvîrșire.

La aceasta, amiralul răspunde: „Ca să construim o navă de linie ne trebuie patru ani. Pentru a construi însă zece astfel de torpile ne sînt necesare numai patru zile".

Și, în încheierea convorbirii, el mai adaugă:

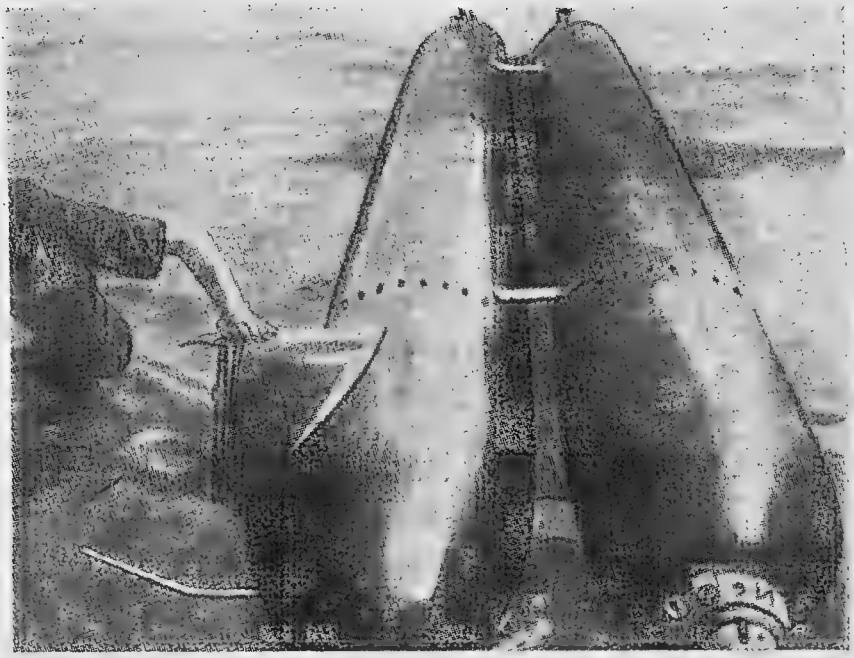
— Sarcina ta este să experimentezi prototipul torpilei conduse de om. Cît privește nunta, aceasta va avea loc după reușita probelor.

* * *

Cînd lt. maj. Krieg a ajuns la centrul de cercetări pentru armele sub apă de la Eckernförde, primul prototip T.C.O. era terminat, se efectuase o primă experiență și se constataseră deja principalele deficiențe ale aparatului.

Cea mai importantă defecțiune pornea de la poziția conducătorului torpilei. Constructorul ei, inginerul Mohr, a conceput inițial ca cel care va conduce torpila să intre cu tot corpul în interiorul conului din prova torpilei. Or, acest lucru era practic imposibil de realizat. Probabil că numai un copil ar fi putut fi înghesuit complet în acest mic compartiment. În afară de aceasta se mai punea problema observării la suprafața apei.

S-a stabilit practic că un om poate sta cu partea inferioară și mijlocie a corpului în interiorul conului tropilei, rămînîndu-i afară umerii și capul. În această poziție a conducătorului s-a efectuat prima experiență de către aspirantul Pothast care fusese trimis aici de către Gruparea „K", împreună cu alți trei scafandri de luptă. Cu ocazia acestei prime probe s-a constatat că, conducătorul, stînd



Un „NEGER" părăsit de nemți pe plaja din raionul ANZIO (Italia) este studiat atent de englezi.

cu umerii și capul afară din torpilă, este în permanență udat, acoperit de apă, biciuit în față de valuri, fiind pus în imposibilitate de a conduce torpila în condiții normale.

Aspirantul Pothast îl pune la curent pe Krieg cu defecțiunile constatate și acesta se hotărăște să experimenteze el însuși torpila, chiar în ziua sosirii.

Torpila monoloc, gata pregătită pentru experiență, stătea pe cheu sub brațul unei macarale. Krieg intră în conul torpilei și se așază pe scaunul îngust din interior. Doi oameni prind și lipesc etanș o

pînză cauciucată în jurul pieptului ofițerului și de marginea deschizăturii din conul torpilei, pentru ca apa să nu poată pătrunde în interior. Apoi torpila este ridicată cu ajutorul macaralei și lansată la apă.

Flotabilitatea torpilei era astfel reglată, încît ansamblul celor două torpile să se scufunde aproape complet sub apă, rămînînd la suprafață numai o fîșie îngustă din partea superioară a torpilei, precum și umerii și capul conducătorului. Krieg avea la îndemînă o mască cu oxigen de tipul „Draeger" pentru salvare, în eventualitatea că apa ar fi pătruns în con și torpila s-ar fi scufundat prin micșorarea flotabilității.

Totul fiind pregătit, Krieg face contactul de pornire și torpila se pune în mișcare, luînd o viteză de 7 Nd *. Krieg care stătea cu ochii la numai o jumătate de metru de suprafața apei, avea impresia însă că este o viteză de vedetă torpiloare. Cu toate că apa în bazin era liniștită, el înghite o primă porție de apă de mare la numai cîteva minute de la pornire. Lucrurile s-au complicat și mai mult la ieșirea torpilei din bazin în golf, a cărui suprafață era încrețită de valuri mici, de gradul unu sau doi. Aici, valurile treceau continuu peste capul lui, îl loveau în față, îl acopereau pur și simplu, astfel încît nici nu mai știa dacă navigă la suprafață sau în imersiune. Trebuia să respire cu mare atenție, profitînd de rarele momente în care capul îi ieșea din apă. Apa a început să pătrundă în conul torpilei, sfîșiind pînza cauciucată, a pătruns și prin costumul său considerat impermeabil, udîndu-l pînă la piele.

În aceste condiții Krieg se decide să se înapoieze imediat în bazin, înainte ca torpila să se transforme într-un submarin. El revine la cheu, acostînd la punctul de plecare.

Totul demonstra că T.C.O. nu poate să-și rezolve misiunea în actuala formă de construcție. Ca remediu s-a hotărît să se monteze deasupra capului conducătorului o cupolă de plexiglas, creîndu-se astfel un locaș asemănător cu carlinga unui avion. Această construcție auxiliară, simplă în aparență, punea noi probleme inginerului Mohr. Sub cupola ermetic închisă, cantitatea existentă de aer îi ajungea conducătorului timp de maximum o oră și jumătate. Autonomia în timp a T.C.O. trebuia însă să fie mult mai mare. De aceea era necesar ca în „carlingă" să se instaleze butelii cu oxigen și cartușe absorbante pentru bioxidul de carbon. Greutatea acestor obiecte suplimentare și spațiul ocupat de ele nu puteau fi compensate decît

* Viteza normală a torpilei G-7-E era de 20 Nd. Intrucît, torpila superioară purtătoare ducea cu ea o a doua torpilă, a fost necesar ca viteza să se reducă mai mult de jumătate, pentru a se menține ridicată autonomia.

prin scoaterea unei părți din acumulatoare, ceea ce avea ca urmare micșorarea vitezei sau autonomiei. Dar, altă soluție nu exista.

Cu mult regret, Mohr scoate din torpilă una din cele două baterii de 110 V, creînd loc pentru buteliile cu oxigen. În felul acesta viteza torpilei va scădea la 4 Nd. Bombănind continuu, inginerul constructor întreabă contrariat cum vor putea acționa aceste torpile cu viteza de 4 Nd asupra unor convoaie care se deplasează cu 12 Nd. Krieg îl liniștește, stabilind condițiile viitoare de acțiune și caracteristicile necesare pentru T.C.O. Cu torpila se va acționa numai de-a lungul coastei și numai pe mare liniștită. Cu viteza de 1 Nd trebuie să se realizeze o autonomie de 7 ore (durata unei nopți). Atacul se va executa numai pe timp de noapte, deoarece ziua torpila se putea demasca prin cupola care strălucea în soare.

În noaptea care a urmat, cupola de plexiglas a torpilei a fost construită și montată după o muncă de opt ore. Sistemul de regenerare a aerului cu oxigen și de absorbție a bioxidului de carbon urma să fie realizat peste 2—3 zile.

În tot cursul zilei următoare Krieg s-a ocupat numai cu experimentarea torpilei. Folosind acum cupola și o singură baterie de acumulatoare, el a încercat inițial numai torpila purtătoare, apoi întreg ansamblu de două torpile. A cercetat totul în amănunt, a verificat și a făcut toate probele necesare. În sfîrșit, seara, la ultima ancorare, părerea sa era definitiv formată că T.C.O. poate fi utilizată cu succes în flotă, în limitele caracteristicilor ei tehnico-tactice. În aceeași seară el expediază amiralului Doenitz, la Berlin, o telegramă cu următorul conținut :

„Experimentarea torpilei s-a desfășurat satisfăcător. S-a stabilit că torpila G-7-E modificată poate fi folosită ca torpilă purtătoare".

Problema următoare care trebuia rezolvată era aceea a recrutării conducătorilor de torpile. Cu toate că pentru astfel de misiuni cei mai indicați erau submariniștii, amiralul Doenitz a interzis categoric ca ei să fie recrutați de la submarine, unde situația se prezenta cît se poate de complicată pentru germani la acea dată. În consecință, după cîteva zile au sosit la Eckernförde din diferite unități 40 de oameni destinați să devină conducători de torpile. Majoritatea lor nu au făcut niciodată serviciul în flotă, în schimb toți erau pe deplin corespunzători din punctul de vedere al curajului, al sănătății și al însușirilor fizice. Unii executaseră perioada de instrucție în Gruparea „K", iar alții făcuseră parte chiar din detașamentele de tipul „MEK".

După ce Krieg a stat de vorbă cu ei și le-a explicat ce anume vor avea de făcut, entuziasmul lor a scăzut brusc. Totuși au accep-

tat să înceapă antrenamentele pentru a deveni conducători de torpile.

Încă de la începutul perioadei de instrucție, noii elevi au considerat că este prea complicat să pronunțe lunga denumire „torpilă monoloc, condusă de om" și au botezat noua armă „Neger" (adică negru, om de culoare). Sub acest nume o vom aminti și noi în continuare.

Antrenamentele celor 40 „comandanți de Negeri" se desfășurau în aceleași condiții istovitoare, ca și în Gruparea „K", adică de dimineața pînă noaptea tîrziu și adeseori chiar pe timpul nopții. După o perioadă de opt zile de instrucție, ei au ieșit în poligon unde au executat cu „Negerii" lansări de torpile de exercițiu asupra unor ținte, atît pe timp de zi, cît mai ales noaptea.

Sistemul de ochire era foarte simplu, asemănător cu cel de la mitralierele antiaeriene. Linia de vizare era materializată printr-o scară orizontală gradată, trasată pe partea anterioară a cupolei, în fața ochilor conducătorului și care juca rolul de grilă, precum și printr-o vergea metalică fixată vertical în prova torpilei purtătoare, avînd rolul de vîrf al cătării. Conducătorul „Negerului" nu avea altceva de făcut decît să manevreze astfel torpila, încît să prindă ținta în linia de vizare, după care să declanșeze torpila inferioară, care pornea direct spre țintă, condusă de sistemul autonom de dirijare.

Pe timpul antrenamentelor, „comandanții de Negeri" și instructorii urmăreau cu atenție rezultatul experiențelor și al probelor efectuate, trăgînd concluziile necesare pentru viitoarele acțiuni de luptă.

O primă observație se referea la viteza redusă a „Negerului". S-a stabilit prin probe că viteza de deplasare cu ambele torpile cuplate este de 3,2 Nd, iar după lansarea torpilei inferioare se poate obține o viteză de 4,2 Nd. Aceasta însemna că în regiunile cu curenți marini sau curenți de maree, care ating sau depășesc viteza de 3—4 Nd, acțiunea „Negerilor" va putea fi sensibil influențată, ajungîndu-se pînă la imposibilitatea deplasării lor. În concluzie, pentru a se realiza succesul, vor fi necesare date oceanografice precise din raionul de acțiune, pentru a se putea folosi la maximum curenții marini și mareele.

O altă problemă importantă pentru conducătorii de „Negeri" o constituia sistemul de respirație din interiorul strîmtei cabine a torpilei. Fiecare dintre ei dispunea de cîte o mască de respirat cu oxigen, de tipul „Draeger", cu o durată redusă de funcționare și care era destinată pentru salvarea conducătorilor în cazul scufundării torpilei. Pe timpul executării misiunii pentru o durată de aproximativ 7 ore, respirația în interiorul cabinei conducătorului se

realiza printr-un sistem analog celui din compartimentele submarinelor în imersiune. Oxigenul din butelii regenera aerul respirat și îmbărăcit de oxigen, iar cartușe speciale absorbeau bioxidul de carbon din aerul viciat.

În perioada de desfășurare a antrenamentelor; conducătorii de torpile aveau în cabine buteliile cu oxigen, însă le lipseau cartușele absorbante ale bioxidului de carbon. Din acest motiv ei sufereau adesea de pe urma intoxicării cu bioxid de carbon, manifestată prin dureri de cap, vomitări și chiar leșin. Cîțiva conducători de torpile, simțind din timp simptomele intoxicării, au reușit să deschidă cupola și să iasă la suprafață, în timp ce apa pătrunsă în cabină ducea torpila la fund.

Alții au leșinat în cabină și numai datorită faptului că erau supravegheați din șalupe au putut fi salvați de la moarte.

Abia către terminarea perioadei de instrucție au sosit în sfîrșit și mult asteptatele cartușe absorbante de bioxid de carbon, care au fost montate în cabine, eliberînd pe conducătorii „Negerilor" de obsesia și de neplăcerile intoxicării.

La sfîrșitul lunii martie, după trei săptămîni de la convorbirea dintre amiralul Doenitz și locot. maj. Krieg, o flotilă de 40 „Negeri" era deja gata de acțiune. Pare o realizare de seamă, dar, așa cum vom vedea, graba cu care s-a creat materialul și s-au desfășurat antrenamentele își vor spune cuvîntul prin neînsemnatele rezultate obținute de această flotilă de „Negeri" în unica misiune pe care a executat-o.

3

În Japonia, ideea folosirii torpilelor conduse de oameni și lansate de pe submarine a apărut încă de la începutul războiului din Pacific, după operația asupra bazei americane Pearl-Harbour. Față de ineficacitatea submarinelor pitice folosite în această operație, s-a ajuns la concluzia că ele trebuie înlocuite printr-un nou gen de armă cu care să se poată executa lovituri prin surprindere și cu eficacitate maximă asupra navelor mari americane.

În sprijinul planului de creare a unei noi arme a contribuit și vizita unei delegații militare maritime japoneze în Italia, în anul 1941. Cu această ocazie s-au obținut unele date asupra forțelor și mijloacelor de diversiune submarină folosite de italieni. Prin aceasta s-a întărit și mai mult încrederea conducerii militare japoneze în eficacitatea noului gen de armament.

Factorul principal care a determinat însă Japonia să recurgă la mijloace extreme în lupta pe mare l-a constituit evoluția celui de al doilea război mondial în cursul anului 1943. Marile bătălii de pe Volga și din raionul Kursk-Orel erau primele simptome ale înfrîngerii inevitabile a puterilor axei. În aceeași perioadă, pe teatrul din Pacific, forțele S.U.A. începuseră să preia inițiativa strategică, trecînd de la defensivă la ofensivă. În aceste condiții, Japonia a hotărît să folosească toate mijloacele posibile pentru a provoca inamicului maximum de pierderi în nave. Se spera ca în felul acesta să se poată înlătura înfrîngerea militară a Japoniei și să se ajungă măcar la o pace avantajoasă.

Unul din mijloacele prin care se urmărea atingerea acestui scop l-a constituit o torpilă care trebuia să fie condusă de om pînă la lovirea țintei și explozia încărcăturii, cu alte cuvinte torpila condusă de oameni de sacrificiu (T.C.S.) — „omul torpilă" sau „torpila-vie".

Pentru experimentarea noii arme au fost create inițial mai multe modele de torpile. A fost constituit un centru experimental pe o insulă din apropierea bazei maritime militare Kure, cu denumirea convențională „Baza II".

În februarie 1944, stadiul experimental era terminat și primul prototip al „torpilei-vii" a fost prezentat conducerii flotei. După aprobare, torpila a început să fie produsă în serie și să fie introdusă în dotarea flotei. Primele torpile au fost construite în secția de torpile a șantierului naval Kure.



Torpila condusă de oameni de sacrificiu, de tipul japonez „KAITENS"

Japonezii își puneau mari speranțe în noua armă, cu care speraau să răzbune marile pierderi provocate de americani flotei japoneze.

Pentru a ridica moralul conducătorilor de torpile, influențînd asupra sentimentelor lor religioase, noua armă a fost denumită „Kaiten", adică „drumul spre paradis". Prin această denumire simbolică, precum și prin întreaga prelucrare ideologică și exaltare spirituală din cursurile de pregătire se încerca să se sădească în conștiința tinerilor japonezi ideea că, prin sacrificiul lor în torpilă „pentru împărat", sufletele lor vor ajunge „în rai", alături de marii eroi din istoria Japoniei.

Primul centru de pregătire al conducătorilor de torpile a luat ființă în Golful Tokuiama, în perioada în care T.C.S. începuse să fie produsă în serie. Ședințele de intensă aținare a fanatismului religios alternau aici cu antrenamente istovitoare. Numeroase cazuri mortale au avut loc chiar în perioada de pregătire (16 morți). Se întîmpla adeseori ca torpilele să se scufunde cu oamenii la adîncimi mari sau să se înfigă adînc în nămolul de pe fund, fără să mai poată fi scoase la suprafață. Cursul de pregătire, care dura în medie două luni, se termina printr-un ceremonial deosebit. În cadrul festivității, absolvenții — legați la cap simbolic cu o eșarfă albă — depuneau jurămîntul de credință și de sacrificiu pentru împărat, după care erau investiți cu titlu de conducători ai torpilelor „Kaitens". Același ceremonial se desfășura și cu ocazia plecării „oamenilor torpilă" cu submarinul din port, în prima și ultima lor misiune.

În conformitate cu directivele guvernului și ale Ministerului de Război japonez, „torpila-vie" era construită inițial astfel încît nu permitea conducătorului să se salveze. Închis ermetic în cabina sa strîmtă din torpilă, conducătorul făcea corp comun cu torpila, devenea unul din mecanismele sale și mergea la o moarte sigură și conștientă. Se pare, după datele existente, că comandantul flotei nu a fost de acord cu acest tip de torpilă, considerîndu-l prea „inuman". După îndelungi discuții și controverse între cele două tabere s-a căzut de acord ca torpilele să fie prevăzute cu un mijloc de salvare, constînd dintr-un dispozitiv care putea catapulta la comandă pe conducător din torpilă, la o distanță de 40—50 m față de țintă, adică în momentul în care impactul torpilei cu ținta era asigurat.

Nu se știe însă precis dacă acest dispozitiv de salvare a fost creat în realitate sau a constituit pentru conducătorii torpilelor

doar o falsă speranță de evitare a morții. Și dacă totuși a fost creat, nu se știe dacă el funcționa într-adevăr. Rezultă însă cu certitudine din documentația existentă că în nici una din acțiunile „torpilelor vii" acest dispozitiv de salvare nu a fost folosit. Nici unul din conducătorii de torpile, plecați cu torpilele spre țintă, nu s-au mai înapoiat între ai săi pentru a povesti senzațiile catapultării din torpilă, la distanța de 50 m de nava care se scufundă în urma unei explozii nimicitoare.

După unele date publicate după război rezultă că „torpila-vie" japoneză avea următoarele caracteristici : diametrul 1 m ; lungimea 14,7 m ; greutatea totală — 8 tone, din care 1 250 kg trinitrotoluen, încărcătura de exploziv (de patru ori mai mult ca la torpilele obișnuite). Raza de acțiune era de 42 Mm (78 km) la o viteză de 12 Nd și 12,5 Mm (23 km) la viteza de 30 Nd.

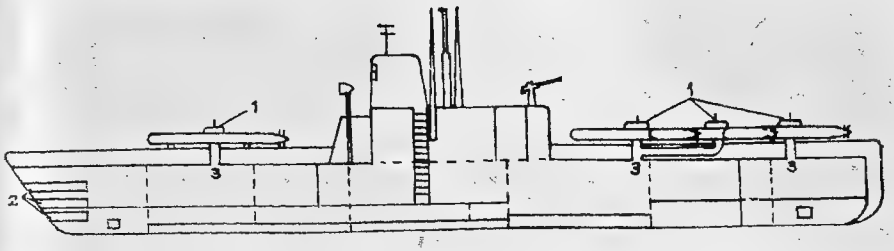
Spre sfîrșitul războiului, japonezii au construit varianta „Kaiten-2" cu caracteristici îmbunătățite, care însă nu ne sînt cunoscute. Nu se știe nici dacă această nouă variantă a fost sau nu folosită efectiv în luptă.

Conducătorul torpilei intra cu întreg corpul în torpilă, iar observarea suprafeței apei se făcea cu un periscop.

Am văzut că atît italienii cît și nemții și-au amenajat T.C.O. din torpile obișnuite, folosite în flotă, cărora le-au adus modificările necesare. La italieni, pentru a se folosi o singură torpilă, a fost necesar ca cei doi oameni ai echipajului să stea călare pe torpilă. La nemți, pentru a da posibilitatea conducătorului să stea în interiorul torpilei, s-au asamblat două torpile : una purtătoare și alta care era lansată asupra țintei. Spațiul extrem de redus și compartimentajul strict delimitat al torpilelor existente obligau adoptarea uneia din cele două soluții.

Făcînd comparația între cele două torpile T.C.O. și T.C.S. ale japonezilor, rezultă cu claritate că torpila folosită de japonezi era special construită în vederea conducerii spre țintă de către oamenii de sacrificiu și nu era amenajată dintr-o torpilă obișnuită. Desigur că trebuia să se creeze un spațiu suplimentar pentru locașul conducătorului, în afara compartimentelor obișnuite, strict indispensabile în orice torpilă (conul de război cu încărcătura de exploziv, foarte puternică, compartimentele aparatului de propulsie etc.). Propulsia putea fi realizată fie cu motor electric, fie printr-o mașină alternativă cu gaze și vapori. Față de viteza de 30 Nd. realizată de T.C.S.

pentru o autonomie suficient de ridicată, se pare mai degrabă că se folosea pentru propulsie o mașină alternativă. Siajul în această situație nu avea nici o importanță deoarece descoperirea lui de către inamic nu putea influența cu nimic atacul. Torpila nu putea fi combătută de către navele în staționare și nici evitată de către navele în marș cu o viteză sub 30 Nd. Și într-un caz și în altul, torpila era dirijată de conducătorul ei pînă la bordajul navei inamice.



Submarinul japonez proiect „I-54" adaptat pentru transportul torpilelor „Kaitens".

1 — patru torpile „Kaitens" fixate pe punte ; 2 — șase tuburi lanstorpile, pentru torpilele clasice ; 3 — dispozitiv ce permite intrarea omului în torpilă direct din submarin în imersiune.

Modul general de acțiune al T.C.S. japoneze este asemănător, pînă la lansare, cu cel al T.C.O. italiene. Torpilele se ambarcau pe puntea unor submarine special amenajate, cu un deplasament cuprins între 1 500—2 000 tone. Se instalau de regulă cîte patru torpile pe puntea fiecărui submarin, de pe care armamentul de artilerie era complet înlăturat. Pe timpul deplasării submarinului spre raionul de acțiune, conducătorii de torpile stăteau în interiorul submarinului, petrecîndu-și majoritatea timpului în beții, jocuri de noroc sau scriind scrisori de adio către rude și prieteni. În apropiere de obiectiv, submarinul ieșea la suprafață, conducătorii își ocupau locurile în torpile și — la ordinul comandantului submarinului — detașau torpila de puntea submarinului, pornind spre țintă. La plecare mai lansau un ultim strigăt din viața lor : „Trăiască împăratul !". Mai tîrziu, pentru a se putea ataca cu T.C.S. și navele în marș, s-au amenajat submarinele de transport, astfel încît conducătorii de torpile să poată trece din submarin în torpile în timp ce submarinul era în imersiune. Legătura dintre comandantul submarinului și conducători era menținută prin telefon, pînă la desprinderea torpilelor de puntea submarinului.

Capitolul II

T.C.O. TULBURĂ IMPERIUL LUI NEPTUN, DE LA COLOANELE LUI HERCULE PÎNĂ LA PIRAMIDELE FARAONILOR

● Trăsnet la Alexandria : scufundarea navelor de linie engleze „Queen Elizabeth" și „Valiant" cu T.C.O. „Maiale" ● Insuccese și succese relative la Gibraltar ● Un cargou avariat este transformat în bază pentru lansarea T.C.O. ● Folosirea experienței inamicului poate da uneori roade

I

Unul din cele mai importante obiective care stăteau în atenția flotei italiene îl constituia portul Alexandria, în care erau bazate în permanență numeroase nave de luptă și cargouri engleze. Misiunea de atac asupra acestei puternice baze engleze a fost încredințată Flotilei a 10-a M.A.S. Comandantul flotilei, la rîndul lui, a hotărît să destine pentru rezolvarea acestei misiuni T.C.O. „Maiale", care urmau să fie transportate pînă în raionul de acțiune cu submarine special amenajate.

Prima misiune de acest gen, întreprinsă în vara anului 1940, suferă încă de la început un eșec total. La 18 august 1940, submarinul „Iride" cu trei T.C.O. fixate pe punte este scufundat în golful Bomba tocmai în momentul în care se pregătea să ambarce la bord echipajele celor trei torpile.

În scurt timp, în locul submarinului pierdut au fost amenajate pentru transportul T.C.O. alte două submarine de același tip — „Scire" și „Gondar". Ca și submarinul „Iride", acestea aveau montate pe punte cîte trei containere speciale, unul în prova și două în pupa chioșcului.

O nouă acțiune asupra Alexandriei, organizată în octombrie 1940, se termină la fel de dezastruos pentru italieni. La 30 octombrie 1940, submarinul „Gondar" se găsea la 22 Mm de Alexandria și se pregătea să iasă la suprafață. În acest moment, un distrugător englez l-a observat și l-a torpilat, avariindu-l grav. Imediat după aceea un avion „Thunderland" a lansat asupra submarinului cîteva bombe, dezvoltînd succesul realizat de distrugător. Submarinul „Gondar" s-a scufundat, iar majoritatea echipajului a fost luat prizonier de către englezi. Printre prizonieri se găsea și locotenentul Toschi care, după cum ne amintim, a elaborat și realizat primul prototip de T.C.O. „Maiale", împreună cu locotenentul Tesei.

Anul 1940 a fost, așadar, un an nefavorabil pentru Flotila a 10-a M.A.S. pe direcția Alexandria. A trebuit să treacă mai mult de un an, în care timp, după mai multe eșecuri, să se obțină un prim succes cu T.C.O. la Gibraltar, pentru ca italienii să se hotărască să întreprindă o nouă acțiune asupra Alexandriei.

Pentru această misiune a fost pregătit în decembrie 1941 submarinul „Scire". Comandamentul flotei italiene a tras învățămintele necesare din experiența dureroasă a anului 1940.

Considerînd că în scufundarea submarinelor „Iride" și „Gondar" principalul rol l-a avut spionajul englez, comandamentul flotei ia de data aceasta măsuri deosebite pentru selecționarea echipajului submarinului, pentru păstrarea secretului și pentru înșelarea inamicului.

La 5 decembrie 1941, submarinul „Scire", comandat de F. Valerio Borghese, pleacă din Spezia și, după o navigație normală, intră în baza din insula Leros. Aici se lansează știrea falsă că submarinul a fost avariat și intră în reparație. În același timp însă în insula Leros sosesc cu un hidroavion echipajele pentru cele trei T.C.O. „Maiale" care se găseau pe puntea submarinului încă de la plecarea lui din Spezia. În felul acesta echipajele T.C.O. au fost scutite de oboseala navigației în submarin pînă la insula Leros, menajîndu-li-se întreaga lor capacitate de efort pentru principala misiune pe care o vor avea de îndeplinit.

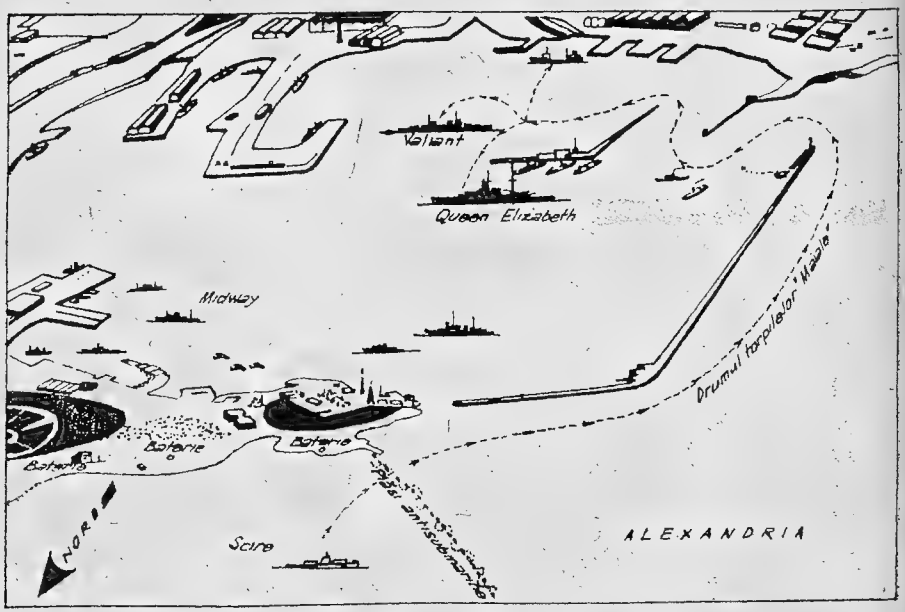
Submarinul „Scire" pleacă în cel mai mare secret din insula Leros la 15 decembrie și după două zile, pe cînd se găsea în partea centrală a bazinului de est al Mediteranei, primește ordin prin radio să atace cu T.C.O. navele de luptă engleze din Alexandria. După datele cercetării aeriene a italienilor, în port staționau în acel timp și navele de linie „Queen Elizabeth" și „Valiant" de cîte 32 000 tone fiecare. Acestea trebuiau să constituie principalul obiectiv al atacului.

Misiunea era legată de învingerea unor mari greutăți. Cîmpuri de mine blocau complet intrarea în bază, creînd un mare pericol pentru submarinul care trebuia să se apropie de port. În afară de cîmpurile de mine, intrarea în port era închisă de o rețea deasă de plase, care constituiau un obstacol serios chiar și pentru T.C.O. De asemenea, în fața portului patrulau distrugătoare și alte nave de siguranță care lansau periodic grenade antisubmarine. Dar față de prada bogată din port, merita să se învingă toate aceste pericole. În plus era ordinul primit care trebuia executat.

Conform planului de acțiune, „Scire" urma să se apropie din partea de est a bazei pînă la 4—5 cabluri de intrare, să lanseze aici T.C.O., după care să se înapoieze în Italia.

După lansarea T.C.O., acestea trebuiau să intre în port și să ajungă fiecare la țintele repartizate astfel : echipajul nr. 1, compus din Luigi de la Penne și Bianchi — nava de linie „Valiant" ; echipajul nr. 2, compun din Marceli și Schergat — nava de linie „Queen Elizabeth" ; echipajul nr. 3, compus din Martellotti și Marino, trebuia să se convingă inițial că primele două echipaje și-au fixat conurile de război sub țintele repartizate, după care să-și aleagă la rîndul lui o țintă dintre navele din bază. După execuția misiunii, cei șase conducători de torpile urmau să iasă la mal, să se ascundă în locuințe particulare, să încerce să-și cumpere cîte o barcă, apoi — după șase zile, la o oră stabilită — să se găsească în dreptul farului Rosetta, de unde vor fi reambarcați pe un submarin italian.

Acțiunea a avut loc în noaptea de 20 spre 21 decembrie 1941. După ce a trecut cu bine prin barajele de mine, submarinul „Scire" s-a ridicat la suprafață în apropiere de intrarea în port, la ora 20.47. Cei șase oameni, formînd echipajele a trei T.C.O. ies din submarin, după care acesta intră din nou în imersiune. Aici torpilele sînt scoase din containere și, încălecate de echipajele lor, se îndreaptă spre



Atacul asupra bazei maritime militare Alexandria. Scufundarea navelor de linie engleze „Valiant" și „Queen Elizabeth" de către torpile conduse de om (21 decembrie 1941).

intrarea în port. După lansarea T.C.O., submarinul „Scire" forțează din nou barajele de mine, iese în larg și ajunge nevătămat în Italia.

Să urmărim acum modul în care au acționat cele trei T.C.O. conduse de echipajele lor.

Pentru execuția misiunii primite, conducătorii de torpile dispuneau de o perioadă de zece ore de întuneric. Reușind să treacă fără incidente prin zona de supraveghere a navelor de siguranță, cele trei T.C.O. au ieșit la suprafață după o oră de la lansare. Conducătorii de torpile observaseră cu satisfacție cum în același timp două nave de luptă engleze se apropiau de intrarea în port. Aceasta însemna că plasele antisubmarine erau deschise și italienii s-au hotărît să profite de ocazia favorabilă care li se prezenta. Intrînd la o mică imersiune, T.C.O. s-au deplasat în formație de șir timp de 30 minute în siajul navelor engleze, ajungînd astfel fără nici un pericol în interiorul bazei Alexandria.

La ora 22.15, T.C.O. au ieșit la suprafață, iar echipajele au privit cu atenție în jur pentru a se orienta și a-și recunoaște obiectivele stabilite. Apoi, la semnalul lui de la Penne, fiecare T.C.O. s-a îndreptat spre ținta repartizată.

De la Penne și Bianchi au ajuns neobservați lîngă bordajul navei de linie „Valiant". Aici au coborît cu T.C.O. sub chila navei care era aproape de fund și au lăsat pe fund întreaga torpilă fără să mai detașeze de ea conul de război cu încărcătura de exploziv. După ce au armat aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie, cei doi au ieșit la suprafață și, pentru a se odihni puțin, s-au agățat de geamandura de care era legată nava de linie. Au fost însă imediat descoperiți și luați prizonieri la bordul navei. Gîndindu-se că este vorba de o acțiune de diversiune submarină, la navă s-a dat alarma de luptă și a început interogarea celor doi italieni. Penne și Bianchi au rămas muți la toate întrebările, refuzînd să divulge secretul acțiunii lor și să dea astfel posibilitate englezilor să-și salveze nava de la dezastru. La rîndul lor englezii au comis cea mai mare eroare posibilă. Deși era absolut evident că s-a executat o acțiune de diversiune submarină, conducerea navei nu a luat nici o măsură pentru controlul fundului cu ajutorul scafandrilor, nici pentru schimbarea locului de staționare a navei. La ora 03.55 din 21 decembrie 1941, o puternică explozie a zguduit pe „Valiant". Nava a început să se scufunde încet și după aproximativ două ore s-a așezat liniștită pe fund. O parte din bordaj și întreaga suprastructură au rămas încă la suprafața apei, dar nava a fost scoasă din serviciu și a trebuit să mai treacă mult timp pînă să fie ranfluată, reparată și să i se restabilească capacitatea de luptă.

Imediat după prima explozie de sub „Valiant" o a doua explozie a trimis la fund nava de linie „Queen Elizabeth". Echipajul nr. 2, format din Marceli și Schergat, a acționat aici la fel ca și primul echipaj. După ce și-au îndeplinit misiunea, cei doi conducători de torpile au ajuns la mal, unde au fost luați prizonieri.

La răsăritul soarelui, o a treia explozie a frămîntat apele portului Alexandria. Această explozie, provocată de echipajul T.C.O. nr. 3, a avut ca urmare scufundarea unui mare tanc petrolier. Martelloti și Marino au reușit să ajungă înot la mal unde s-au grăbit să-și dezbrace costumele de scafandri, rămînînd în uniforme militare. Ei bănuiau că vor fi repede descoperiți și știau că în uniformă militară vor fi luați numai prizonieri, în timp ce în costum de scafandru vor fi considerați spioni și împușcați imediat. Intr-adevăr, după puțin timp ei au fost luați prizonieri și s-au întîlnit în curînd cu ceilalți patru italieni din primele două echipaje, păziți împreună. Toți șase s-au bucurat de revedere și de succesul acțiunii.

În felul acesta, șase oameni, cu aproximativ o tonă de trotil, au reușit să scoată din serviciu pentru mult timp două nave de linie și un mare tanc petrolier. De remarcat că în perioada respectivă situația Angliei era destul de critică pe frontul din Africa de nord, unde ofensiva începută la 18 noiembrie 1941 se desfășura cu greutate, iar cele două nave mari de luptă pierdute erau ultimele nave de linie de care Anglia mai dispunea în tot bazinul Mediteranei.

Pentru a induce în eroare agentura italiană din Alexandria asupra rezultatelor acțiunii T.C.O., precum și pentru a nu influența negativ moralul marinarilor englezi, comandamentul flotei engleze a încercat să păstreze secretul asupra scufundării celor două nave de linie. Mai mult decît atît, în scop de dezinformare s-a anunțat că de Anul Nou va avea loc un mare bal la bordul navei „Queen Elizabeth". Adevărul a fost totuși în curînd dezvăluit și cunoscut.

Pentru italieni, această acțiune a constituit desigur un remarcabil succes. A trebuit să treacă un an și jumătate de încercări zadarnice și de insuccese numeroase, pentru ca, în sfîrșit, creația lui Tesei și Toschi să dea primele rezultate. În curînd însă noi eșecuri vor umbri acest prim succes de seamă.

În anul următor se întreprinde o nouă acțiune cu T.C.O. asupra portului Alexandria, avînd ca obiective tot cele două nave de linie engleze, cu scopul de a se prelungi durata scoaterii lor din serviciu.

La începutul lunii aprilie 1942, pleacă din Spezia submarinul „Ambra", comandat de căpitanul Mario Arillo, destinat transportului T.C.O.

Submarinul, cu cele trei T.C.O. ambarcate la bord, sosește în baza din insula Leros unde, după trei zile, sînt aduse și echipajele T.C.O. Apoi submarinul își continuă marșul spre Alexandria.

La 15 aprilie, T.C.O. au fost lansate la apă în fața portului Alexandria. O eroare de navigație a submarinului duce însă la ratarea acțiunii. Comandantul submarinului considera că în momentul lansării torpilelor se găsește în același punct în care se găsea submarinul „Scire" în noaptea de 21 decembrie 1941 cînd a lansat T.C.O., adică la 800 metri est de intrarea în port. În realitate, „Ambra" se găsea în acel moment la 800 m vest față de intrarea în port. Din cauza acestei erori de punct, echipajele a două T.C.O. nu găsesc intrarea în port, se rătăcesc în întuneric și pînă la urmă trebuie să renunțe la continuarea misiunii. Conducătorii de torpile își scufundă torpilele și ies la mal, unde sînt luați îndată prizonieri.

Conducătorul celei de a treia T.C.O., Feltrinelli, găsește întîmplător drumul adevărat spre intrarea în port. Cu tot pericolul numeroaselor grenade antisubmarine lansate de englezi, Feltrinelli reușește să intre în port. Aici, observînd nava de linie „Queen Elizabeth" se îndreaptă spre ea. În acel moment însă se defectează aparatura de conducere a torpilei și aceasta se duce la fund, iar cei doi oameni din echipaj ajung înot pînă la mal. Scafandrul de luptă, ajutorul conducătorului torpilei, este luat imediat prizonier. Cît privește pe Feltrinelli, acesta reușește să se ascundă timp de trei luni pe teritoriul inamic, însă în cele din urmă este și el arestat de poliția engleză.

Eșecul din aprilie 1942 al celor trei T.C.O. transportate de submarinul „Ambra" a adeverit proverbul că „ulciorul nu merge de multe ori la apă". Se pare că și italienii și-au dat seama de adevărul proverbului, deoarece aceasta a fost ultima încercare de diversiune asupra portului Alexandria.

2

Dacă Alexandria constituia un obiectiv important pentru flota italiană, direcția principală de acțiune era îndreptată însă spre Gibraltar, unde staționau pentru reaprovizionare toate convoaiele cu trupe, tehnică de luptă și materiale destinate alimentării armatei engleze din Africa de nord. Spre Gibraltar s-a orientat deci atenția maximă a Flotilei a 10-a M.A.S., care a acționat aici cu majoritatea categoriilor de forțe și mijloace de diversiune submarină de care dispunea.

La 24 septembrie 1940, submarinul „Scire" — același care va acționa cu succes în anul următor la Alexandria — iese în mare din

Spezia, avînd la bord trei T.C.O. cu echipajele respective. El avea misiunea să atace cu T.C.O. navele și transportoarele engleze care erau semnalate că staționează în raionul Gibraltar. În timp ce se afla în drum spre obiectiv, se primește informația că navele engleze au plecat din Gibraltar. Rechemat prin radio în bază, submarinul „Scire" se reîntoarce în Spezia.

O lună mai tîrziu, la 21 octombrie 1940, „Scire" pleacă din nou din Spezia cu aceeași misiune spre Gibraltar, unde ajunge în seara zilei de 29 octombrie. Submarinul intră în golful Algeciras în cursul nopții și iese la suprafață în fundul golfului la numai 400 m de coasta spaniolă și la 4 Mm nord-vest de intrarea în baza Gibraltar. După ieșirea din submarin a celor șase oameni care formau echipajele T.C.O., „Scire" se așază pe fund. Echipajele, dotate cu costume și aparatură de scafandru autonom, detașează de submarin cele trei T.C.O. și pleacă spre intrarea în bază, după care „Scire" iese din golf și se înapoiază în Spezia.

Încercarea de diversiune submarină asupra Gibraltarului s-a terminat și de data aceasta cu un eșec. Două T.C.O. s-au scufundat la mai puțin de o oră de la lansare din cauza defecțiunilor tehnice. Echipajele acestora, formate din Teseo Tesei — Alcide Pedretti și Luigi de la Penne — Emilio Bianchi au ajuns înot pînă la coasta spaniolă și de acolo au reușit după puțin timp să se reîntoarcă în Italia, la punctul de comandă al Flotilei a 10-a M.A.S. A treia torpilă, condusă de Gino Birindelli și Damos Paccagnini, a reușit să intre în baza engleză însă pînă la urmă s-a scufundat și ea tot din cauza defecțiunilor tehnice. În cursul dimineții, cei doi conducători de torpile au fost luați prizonieri de englezi și au rămas în prizonierat pînă la capitularea Italiei.

Eșecul suferit de italieni la Gibraltar a completat insuccesul de la Alexandria, făcînd din anul 1940 un an neplăcut pentru Flotila a 10-a M.A.S. Aceste prime acțiuni nereușite au avut însă și o latură pozitivă. Ele au obligat conducerea flotilei să-și revizuiască materialul, să-și remedieze lipsurile atît în ceea ce privește construcția T.C.O., cît și în privința calității aparatelor de respirat cu oxigen.

Totuși, în primăvara anului următor se înregistrează un nou insucces, în ciuda măsurilor de remediere luate în cursul iernii. La 6 mai 1941, submarinul „Scire" lansează din nou în Golful Algeciras trei T.C.O., după care se înapoiază în bază. Și de data aceasta, cele trei torpile se scufundă din cauza defecțiunilor tehnice, înainte să intre în baza Gibraltar.

Au mai trecut cîteva luni și, în septembrie 1941, comandamentul flotei italiene primește prin agentură informația că în Gibraltar

staționează numeroase transportoare și nave de luptă, printre care și nava de linie „Nelson". Această informație are ca urmare o nouă acțiune de diversiune submarină asupra Gibraltarului.

Același submarin „Scire", cunoscut și din acțiunile precedente, iese în mare și se îndreaptă spre Gibraltar, unde ajunge în noaptea de 19/20 septembrie. De data aceasta „Scire" avea amenajări speciale care permiteau ieșirea echipajelor T.C.O. din submarin în timp ce acesta se găsea în imersiune. Astfel că, intrînd în imersiune în Golful Algeciras, „Scire" se așează pe fund la ora 02.00 din 20 septembrie, fără să mai fie necesar să se ridice la suprafață pentru ieșirea din submarin a echipajelor T.C.O. Imediat după așezarea submarinului pe fund, șase oameni, echipați cu aparate de respirat perfecționate, ies pe puntea submarinului, își pregătesc torpilele, după care se îndreaptă cu ele spre baza Gibraltar. Îndeplinindu-și misiunea, „Scire" se înapoiază în Spezia.

Una din torpilele desprinse de pe puntea submarinului era condusă de locotenentul Vizintini și de scafandrul Margo. Ei își încep încet deplasarea spre bază, cu torpila aproape de suprafață, rămînînd în apă pînă la umeri. Evitînd rapid un escortor care patrula în raionul bazei și lansa periodic grenade antisubmarine, torpila este condusă pînă în fața portului. Aici, după ce își determină cu precizie poziția, Vizintini împinge de manșă și torpila ascultă de comandă, scufundîndu-se pînă la imersiunea de 10 m. Deplasarea spre intrarea în port continuă de acum în imersiune, în beznă, după indicațiile compasului. Era de așteptat ca intrarea în port să fie închisă cu diferite plase. Într-adevăr torpila se izbește deodată de un obstacol invizibil și nervii celor doi oameni călare pe torpilă se încordează la maximum. Obstacolul poate să fie o plasă de semnalizare prevăzută cu încărcături de exploziv a căror atingere le-ar fi provocat moartea sau, în fața lor, poate să se ridice o plasă contra torpilelor care trebuie tăiată pentru a-și crea loc de trecere. Din fericire pentru ei, obstacolul întîlnit este o plasă antisubmarină, cu ochiuri suficient de mari pentru a permite trecerea torpilei și a echipajului ei. După ce torpila este trecută destul de ușor prin unul din ochiurile plasei, Vizintini trage de manșe și torpila se ridică din nou la suprafață. Cu capul deasupra apei el privește atent în jur și descoperă imediat, la numai 200 metri în față silueta uriașă a unui cargou care se profila pe fondul întunecat al cerului. Vizintini se hotărăște să atace această navă și începe să se îndrepte încet către ea, rămînînd cu capul la suprafață. Apoi, ajuns în imediata apropiere, se scufundă, lipindu-se cu torpila de bordajul cargoului. Menținîndu-și calmul și lucrînd cu precizie, Vizintini și ajutorul său reușesc să fixeze conul de război al torpilei de chila navei,

după procedeul obișnuit : o parîmă este prinsă de chilele de ruliu din ambele borduri ale navei, trecînd pe sub fundul navei și de această parîmă este legat, prin inelul său, conul de război al torpilei. Mai rămîne de executat o ultimă operație, armarea aparatului de aprindere, după care — tot călare pe corpul torpilei — ei se îndepărtează ușor de victima lor care rămîne la fel de liniștită în noapte ca și înainte. La înapoiere, echipajul torpilei trece din nou prin plasa antisubmarină, evită escortorul care își continua misiunea de supraveghere. după care se îndreaptă spre coasta spaniolă. În apropierea litoralului, Vizintini și Margo își scufundă torpila și ajung cu bine pe mal, după ce au stat timp de patru ore sub apă. În punctul de pe litoral stabilit anterior, ei se întîlnesc cu echipajele celorlalte două T.C.O. Și acestea și-au îndeplinit misiunea cu succes, acționînd în mod analog cu echipajul primei torpile. Trei nave, minate cu cîte 300 kg trotil fiecare, acesta este bilanțul care îndreptățește pe cei șase conducători de torpile și scafandri să se mîndrească cu rezultatul muncii lor de peste noapte. Ei nu cunoșteau nici numele navelor și nici tipul lor exact deoarece nu le-au putut distinge bine din cauza întunericului, însă aceasta nu avea prea mare importanță.

În zorii zilei de 20 septembrie 1941, trei explozii puternice zguduie portul Gibraltar și trei nave dispar de la suprafață în adîncul apelor învolburate.

După puțin timp, comandamentul flotei italiene se grăbește să dea comunicatul oficial nr. 476 cu următorul conținut : „Mijloacele de asalt al flotei regale italiene au pătruns în interiorul bazei fortificate Gibraltar, unde au scufundat un tanc petrolier de 10 000 tone, altul de 6 000 tone și un cargou de 6 000 tone. Un alt cargou de 12 000 tone a fost aruncat pe stînci și se presupune că va rămîne indisponibil pentru mult timp".

Îmbătați de acest succes, italienii se hotărăsc să împărtășească și aliaților lor din experiența acțiunilor de diversiune submarină. În curînd, baza Flotilei a 10-a M.A.S. a început să fie vizitată de numeroși ofițeri germani și japonezi, în fața cărora se făceau exerciții demonstrative cu forțele și mijloacele de luptă „minore", fără însă ca secretul de construcție al acestora să fie dezvăluit în amănunt.

Pe de altă parte, experiența nopții de 19/20 septembrie, precum și comunicatul lăudăros al italienilor i-a pus în gardă pe englezi care au început să ia măsuri suplimentare de apărare la Gibraltar, mai ales împotriva pătrunderii submarinelor în Golful Algeciras. În fața acestei situații, comandamentul flotei italiene și-a dat seama

că trebuie să renunțe la vechiul sistem de transport al T.C.O. cu submarinele în Gibraltar și să adopte alte procedee de acțiune, o nouă tactică de diversiune. Și aceasta a fost în curînd găsită.

3

În Golful Algeciras, în interiorul portului spaniol cu același nume, se găsea scufundat încă de la începutul războiului, cargoul italian „Olterra". Eșuat pe un fund mic, cargoul rămăsese la suprafața apei cu o parte din bordaj și cu suprastructurile.

Situația era prea favorabilă pentru ca să nu fie folosită în scopuri de diversiune submarină. Atît portul spaniol neutru Algeciras, cît și inexpugnabila bază engleză Gibraltar se găseau în interiorul Golfului Algeciras, aproape pe același paralel, la o distanță mai mică de 4 Mm. Iar cargoul „Olterra", eșuat în portul Algeciras, aparținuse Italiei. Astfel, în birourile secrete din statul major al flotei italiene începe să se elaboreze un plan ingenios de atac cu T.C.O. asupra bazei Gibraltar, folosind această situație avantajoasă, care a fost sesizată și analizată minuțios de către italieni.

Planul de diversiune începe în curînd să prindă viață. Guvernul italian se adresează oficial guvernului spaniol cu propunerea ca, în schimbul unei sume acceptabile, să ranfluieze cargoul „Olterra". Mai mult decît atît, italienii propun ca pînă la definitivarea tratativelor de vînzare-cumpărare să înceapă munca de ranfluare și reparare a vasului cu forțe proprii, folosind un detașament special de lucru care ar urma să se deplaseze la fața locului. Guvernul spaniol se declară de acord cu propunerile italienilor, și în toamna anului 1942 se instalează la bordul lui „Olterra" un grup de muncitori italieni. Printre acești muncitori se găsea în calitate de maistru, locotenentul Vizintini care, după cum ne amintim, a participat la prima acțiune reușită cu T.C.O. în Gibraltar (20 septembrie 1941).

Munca pentru ranfluarea cargoului a început imediat. La cererea consulatului englez din Algeciras, lucrul muncitorilor italieni era supravegheat de pe mal de către o gardă spaniolă. Însă în timp ce personalul gărzii urmărea cu indiferență activitatea obișnuită a muncitorilor de pe punte și din exteriorul vasului, în interiorul lui „Olterra", ascuns privirilor gărzii spaniole, se petreceau lucruri misterioase. În unul din compartimentele vasului a fost tăiată în partea imersă a bordajului, cu ajutorul sudurii autogene, o gaură suficient de mare care să permită părăsirea navei fără să se observe nimic de la suprafață. În compartimentul respectiv, muncitorii italieni special pregătiți, sub conducerea lui

Vizintini, au amenajat un bazin secret prin care se puteau lansa neobservate T.C.O.

În perioada în care cargoul a fost ranfluat și rașchetat, construcția bazinului de lansare a T.C.O., sub linia de plutire, a fost definitivată. Lipseau doar torpilele, pentru ca acțiunea de diversiune submarină să poată fi declanșată. În acest scop se duc noi tratative între italieni și spanioli. Italienii susțineau cu tărie că întreaga tubulatură a căldărilor se deteriorase în urma acoperirii ei timp de doi ani cu apă și din acest motiv era necesar să fie schimbată, aducîndu-se tuburile necesare din Italia. Astfel în lăzile care transportau tuburile pentru căldări, sînt aduse la bordul lui „Olterra" cîteva T.C.O. demontate în părțile lor componente. Ele au fost apoi ușor montate în bazinul secret din fundul navei. Rămînea numai ca să fie lansate.

Locotenentul Vizintini, în calitatea sa falsă de „maistru", se ocupa mai puțin de supravegherea muncitorilor și mai mult de supravegherea bazei Gibraltar, care se întindea la o mică distanță în fața lui. El a remarcat că portul Gibraltar are două intrări, una la nord și alta la sud. Intrarea de la sud era permanent blocată cu plase, estacade și mine. La intrarea de nord nu se observau indicii că ar exista plase permanente, însă în fața intrării stăteau la ancoră cîteva pescadoare, avînd la remorcă plase mobile pe care le manevrau în funcție de situație. Tot la intrarea de nord patrulau permanent două vedete rapide care lansau grenade antisubmarine la intervale de șase minute. Pe timpul nopții, proiectoarele de pe mal și de pe vedete măturau cu fasciculele lor de lumină întreaga suprafață a radei.

În ziua de 6 decembrie 1942, în Gibraltar se găseau la ancoră transportoarele unui convoi important, împreună cu navele de luptă destinate pentru apărarea lor, printre care figurau pe primul loc navele de linie „Nelson", „Rodney" și „Renown", precum și portavioanele „Furious" și „Illustrious".

Locotenentul Vizintini, care fusese numit comandantul operației, hotărăște declanșarea acțiunii de diversiune chiar în noaptea respectivă. Torpilele erau gata pregătite, iar conducătorii de torpile și ajutoarele lor se găseau camuflați printre muncitorii de pe „Olterra". Pentru acțiunea din noaptea de 6/7 decembrie au fost destinate trei T.C.O.

La ora 23.15 a părăsit „Olterra" torpila condusă de echipajul format din Vizintini și Margo, care nu bănuiau în acel moment sfîrșitul tragic care îi aștepta. Se presupune că acțiunea lor s-a desfășurat în felul următor. Ieșind din bazinul secret al cargoului, T.C.O. s-a îndreptat în imersiune, cu o viteză de 2 Nd către in-

trarea de nord a portului. În curînd, echipajul torpilei a fost întîmpinat de exploziile asurzitoare ale grenadelor antisubmarine lansate de vedetele de patrulare, explozii care în apă produceau un zgomot infernal. Nemaiputînd suporta vacarmul exploziilor submarine, cei doi s-au ridicat la suprafață, continuînd în felul acesta drumul spre intrarea în port. Deodată, ei au fost opriți de o plasă uriașă care se ridica pînă la 1 metru de suprafața apei. Trecerea pe deasupra plasei fiind imposibilă, Vizintini a îndreptat T.C.O. spre fund, încercînd să pătrundă cu torpila printre marginea inferioară a plasei și fundul apei. Încercarea s-a dovedit însă zadarnică deoarece plasa era solid ancorată pînă la fund. Atunci scafandrul a încercat să taie cu foarfecele o portiță în plasă, prin care să poată pătrunde cu torpila... Aici se termină presupunerile și intervin faptele reale. Cîteva luni mai tîrziu englezii au ridicat la suprafață una din plasele care închideau intrarea de nord în Gibraltar, pentru control și întreținere. Cu această ocazie au fost descoperite două cadavre în stare de putrefacție, încurcate în plasă, într-un loc în care se observa tăiată o gaură suficient de mare.

La ora 24.00, al doilea echipaj constituit din Manisco și Varini au ieșit cu torpila prin bordajul lui „Olterra". Fiind în întîrziere din cauza unei defecțiuni tehnice, cei doi conducători și-au încălecat torpila și au pornit cu viteza maximă spre intrarea de nord a portului. După ce au trecut fără incidente prin linia de patrulare, ei au reușit să pătrundă și în port, printr-o poartă deschisă în plasă în vederea trecerii unor nave engleze. În momentul în care s-au ridicat cu torpila la suprafață pentru orientare și alegerea obiectivului atacului, ei au căzut în fasciculul luminos al unui proiector. Imediat după aceea s-au auzit rafalele unei mitraliere. Pentru a se salva, Manisco a fost nevoit să recurgă la rapida imersiune, torpila a coborît cu viteză și, izbindu-se de fund, s-a defectat. Toate eforturile conducătorului de torpilă și a ajutorului său pentru a remedia defecțiunea nu au dus la nici un rezultat. În jurul lor grenadele submarine explodau tot mai aproape, asurzindu-i cu zgomotul și strivindu-i cu presiunea produsă. Deasupra capului observau razele proiectoarelor care măturau continuu suprafața apei. Era evident că au fost reperați, că s-a dat alarma și că englezii sînt hotărîți să-i descopere cu orice preț sau să-i nimicească. Cum torpila tot nu vroia să pornească, echipajului nu i-a mai rămas altceva de făcut decît să armeze aparatul de aprindere al încărcăturii de exploziv pentru ca T.C.O. să nu cadă în mîinile inamicului, după care să încerce să se salveze. Ei s-au ridicat la suprafață, au reușit să iasă din port și să se îndrepte spre

larg. Din cauza curentului prea puternic din raion. cei doi italieni nu au mai putut însă ajunge la Algeciras și, aproape leșinați, au fost pescuiți de echipajul unui cargou sub pavilion american, ajungînd astfel în prizonierat.

A treia torpilă, condusă de aspirantul Cella și sergentul Leone, s-a îndepărtat de „Olterra" în jurul orei 02.00. Cei doi au reușit să ajungă cu torpila pînă aproape de intrarea în port, însă au fost descoperiți repede cu ajutorul proiectoarelor. Pentru a se sustrage de urmărirea cu proiectoarele și cu navele de patrulare, ei s-au scufundat rapid cu torpila, fiind nevoiți în continuare să suporte presiunea și zgomotul exploziilor tot mai apropiate ale grenadelor antisubmarine. Ei își menținеau cu mare greutate echilibrul pe torpila care, din cauza exploziilor, era zguduită ca un submarin navigînd la suprafață pe o furtună puternică.

Zguduiturile puternice ale torpilei și suflul continuu al exploziilor nu au mai putut fi suportate de scafandrul Leone, care cade din șeaua sa și dispare în urma torpilei. Prin eliberarea de greutatea unui om, viteza torpilei a crescut, însă din cauza zguduiturilor și a trepidațiilor toate aparatele de bord s-au defectat. Torpila își continua drumul în imersiune, însă Cella nu-și putea da seama nici în ce direcție se îndreaptă, nici cu ce viteză se deplasează.

Urmărirea T.C.O. a durat mai mult de o oră și conținutul buteliilor cu oxigen ale lui Cella erau pe terminate. Cu orice risc aspirantul trebuia să-și determine poziția. Trăgînd mansa spre el s-a ridicat la suprafață, și deodată, în fața ochilor săi înmărmuriți a apărut rada Algeciras. Torpila l-a readus la punctul de plecare, așa cum un cal cuminte își aduce acasă călărețul din șa, adormit sau rănit. Conducătorul și-a adus torpila lîngă „Olterra", a lăsat-o pe fund și cu ultimele forțe, în pragul leșinului, a reușit să pătrundă în interiorul compartimentului secret unde a fost ridicat din apă, în stare de inconștiență, de către camarazii săi.

Ca urmare a acțiunii de diversiune submarină din noaptea de 6/7 decembrie 1942, comandamentul flotei italiene este informat că din cei șase oameni plecați în misiune nu s-a înapoiat decît unul — aspirantul Cella. Trupul lui Leone, ciuruit de gloanțe de mitralieră, a fost pescuit de englezi în dimineața de 7 decembrie în apele Gibraltarului. Manisco și Varini au căzut prizonieri, iar soarta lui Vizintini și Magro era necunoscută. (După cum s-a arătat, ei au fost găsiți mai tîrziu morți în plasa de la intrarea în Gibraltar.)

Acesta este bilanțul tragic al uneia din cele mai infructuoase acțiuni de diversiune submarină ale Flotilei a 10-a M.A.S. Revanșa pentru această acțiune nereușită va fi luată abia în anul următor.

Ritmul lucrărilor de reparații ale cargoului „Olterra", încetinit în cursul iernii, a crescut din nou cu începere din februarie 1943 sub impulsul administrației spaniole din Algeciras care, la rîndul ei suferea presiuni din partea consulatului englez. În urma celor întîmplate în noaptea de 6/7 decembrie 1942, vigilența englezilor a crescut, aceștia au trezit atenția spaniolilor, astfel că echipa de „muncitori" italieni reușea, din ce în ce mai greu să înșele vigilența pazei spaniole de lîngă „Olterra".

În timp ce lucrările de reparații se desfășurau în continuare, statul major al Flotilei a 10-a M.A.S. a trimis din Spezia în Spania, cu documente false, încă 6 oameni care urmau să constituie echipajele a trei T.C.O. Aceștia au fost incluși în echipa de muncitori care executau reparații pe „Olterra". Concomitent, în bazinul special secret din fundul cargoului s-au montat alte trei T.C.O. care în curînd au fost gata de acțiune, așteptîndu-și startul. Clipa hotărîtoare nu a întîrziat să apară.

La 7 mai a sosit în Gibraltar un convoi mare care putea oferi numeroase ținte pentru T.C.O. În seara aceleiași zile, vremea s-a înrăutățit brusc. Ploua cu găleata, vîntul bătea cu furie și nori denși acopereau luna. Era o vreme cît se poate de nimerită pentru o acțiune de diversiune submarină. Acțiunea nu putea fi însă declanșată, deoarece pînă la acea dată nu fusese încă numit prin ordin un comandant al noului detașament de conducători de torpile. Totuși era păcat să se piardă o ocazie atît de rară, cînd portul Gibraltar era plin de nave, iar timpul nefavorabil îngreuia la maximum observarea englezilor pe mare. Atunci, Vittorio Cella, avansat acum locotenent, singurul supraviețuitor al dramei din noaptea de 6/7 decembrie 1942, deși cel mai tînăr dintre toți, a luat hotărît, cu de la sine putere, comanda detașamentului și a acțiunii de diversiune. Ceilalți conducători de torpile i-au acceptat fără rezerve comanda, dată fiind experiența lui anterioară.

În jurul orei 22.00, cele trei T.C.O., cu echipajele respective, au părăsit pe rînd bazinul cargoului și s-au îndreptat spre intrarea în portul Gibraltar.

Vittorio Cella, conducătorul uneia din torpile, și cu ajutorul său, scafandrul Eusebio Montalenti, au reușit să fixeze cu succes conul de război al torpilei sub chila unui cargou american de tipul „Liberty", complet nou. Coca proaspăt piturată și lipsa oricăror depuneri pe opera vie a cargoului dovedeau că acesta se găsea în prima lui cursă.

Echipajele celorlalte două T.C.O., constituite respectiv din Ernesto Notari — Salvatore Mattera și Camielo Tadini — Ario Lazzari, au reușit de asemenea să-și fixeze încărcăturile sub alte

două vase comerciale de mare tonaj. După executarea fără nici un incident a periculoasei lor misiuni, toți cei șase conducători de torpile și scafandri s-au înapoiat cu bine la „Olterra". Aici ei și-au schimbat costumele de scafandri cu hainele de muncitori, după care o barcă i-a transportat pînă la mal. De acolo au plecat cu o mașină la Madrid. Pretextînd că trebuie să aducă un nou transport de tuburi pentru căldări, ei au reușit să plece în aceeași zi în Italia.

În dimineața zilei de 8 mai, trei explozii puternice au zguduit din nou stînca Gibraltarului, trimițînd rapid la fund trei nave comerciale. Nimeni, nici în Gibraltar și nici în Algeciras, nu bănuia că această ispravă zgomotoasă, cu urmări atît de grave, a fost făptuită folosindu-se pașnicul și liniștitul cargou „Olterra".

După binemeritatul concediu de vară, cele trei echipaje care au acționat cu succes în noaptea de 7/8 mai s-au înapoiat din nou la „Olterra", în vederea unei noi acțiuni de diversiune.

Acțiunea a avut loc în noaptea de 3/4 august 1943. cînd, după procedeul obișnuit, cele trei echipaje cu torpilele lor au părăsit „Olterra" și s-au îndreptat spre Gibraltar.

Și de data aceasta echipajul Cella — Montalenti a reușit să fixeze conul de război al torpilei sub chila unui tanc petrolier de 14 000 tone. după care cei doi s-au înapoiat cu bine la „Olterra".

Notari și Mattera, constituind al doilea echipaj al T.C.O., au reușit de asemenea să fixeze conul de război cu încărcătura de explozie la fundul unui cargou de tip „Liberty". Pe drumul de înapoiere, în momentul în care au ieșit la suprafață pentru a se orienta, au fost observați de către un marinar de veghe care a deschis asupra lor foc cu o armă automată. Notari a apăsat brusc pe manșă luînd repede imersiune, însă Mattera care era rănit și-a pierdut cunoștința și a căzut de pe torpilă. Notari a observat mai tîrziu lipsa ajutorului său și, temîndu-se de urmărirea cu vedete care îl puteau grenada, s-a grăbit spre „Olterra" unde a ajuns fără alte incidente. Cît despre Mattera, acesta a fost pescuit de către englezi care i-au acordat ajutorul medical necesar. După vindecare el a fost internat într-un lagăr de prizonieri.

Tadini și Lazzari care conduceau cea de a treia torpilă și-au îndeplinit și ei misiunea primită. Ei și-au ales ca obiectiv al atacului un cargou de mare tonaj pe care l-au minat, după care s-au înapoiat la cargoul-bază.

Din nou Gibraltarul s-a trezit în dimineața de 4 august în acordurile bubuiturilor a trei explozii succesive. O pată neagră apărută în jurul tancului petrolier a început să se lățească repede, să se întindă, acoperind apa întregului port. Asemenea unor ani-

male speriate, navele se îndepărtau în grabă de sinistra pată întunecată care putea lua foc în orice moment. În timp ce navele de patrulare grenadau cu furie, orbește, în toate direcțiile, tancul petrolier — rupt în două — s-a scufundat. După puțin timp, aproape de mal, două cargouri s-au scufundat și ele.

De data aceasta însă paharul s-a umplut. Ulciorul și-a făcut ultimul drum la fîntînă. Englezii au înțeles despre ce este vorba și, de acord cu autoritățile spaniole, au capturat cargoul „Olterra" care a fost dus la remorcă în Gibraltar, unde a fost cu atenție controlat. Cu această ocazie englezii au descoperit bazinul secret de lansare al T.C.O. în fundul cargoului, elucidînd totodată misterul celor trei atacuri asupra Gibraltarului.

Acțiunea de diversiune submarină din noaptea de 3/4 august 1943 a fost ultimul „cîntec al lebedei" pentru Flotila a 10-a M.A.S. și pentru flota italiană în general. După o lună, Italia a capitulat și baza maritimă militară Spezia a fost ocupată de nemți.

4

În octombrie 1940, în urma cunoscutului atac nereușit cu T.C.O. al italienilor asupra bazei Gibraltar, englezii au găsit și au scos la suprafață o T.C.O. tip „Maiale". (Este probabil vorba de torpila condusă de Birindelli și Paccagnini, scufundată chiar în incinta golfului.)

După ce au studiat în amănunt construcția și aparatura T.C.O. englezii s-au decis să construiască la rîndul lor și să introducă în dotare trei tipuri de arme noi de diversiune : submarinul pitic de tipul „X-Midget" cu un echipaj de patru oameni, submarinul pitic monoloc de tipul „Wallesmann" remorcat de vedete torpiloare și torpila condusă de om tip „Chariot" cu echipaj de doi oameni (după modelul T.C.O. italiene „Maiale").

Torpila tip „Chariot" urma să fie transportată pînă în raionul de acțiune cu nave de suprafață special amenajate și cu submarine care aveau instalate pe puncte containere speciale, etanșe.

Amiralitatea britanică a accelarat la maximum construcția tehnică a noii arme. Au fost luate măsuri serioase de păstrare desăvîrșită a secretului, constituindu-se o nouă unitate specială, complet izolată de celelalte unități din flotă.

În iulie 1941, T.C.O. „Chariot" a fost experimentată demonstrativ la Plymouth, în fața unui cerc restrîns de persoane oficiale. După cîteva modificări tehnice, noua armă a fost introdusă în dotare.

Prima acțiune în care s-a încercat folosirea T.C.O. „Chariot" a fost tentativa de atac asupra navei de linie germane „Tirpitz", ascunsă în fundul fiordului Trondheim din Norvegia. Planul de acțiune prevedea ca două T.C.O. să fie transportate pînă în raionul de acțiune cu ajutorul pescadorului „Arthur", care urma să le remorcheze „la ureche", sub linia de plutire. Odată intrați în fiord, conducătorii de torpile ambarcați pe inofensivul pescador vor încăleca torpilele și vor pleca pînă la „Tirpitz", fixînd sub chila lui conurile de război ale torpilelor. Acțiunea, începută la 26 octombrie 1942, cînd „Arthur" a plecat din insulele Shetland, s-a terminat printr-un eșec la 31 octombrie, datorită pierderii torpilelor în urma unei furtuni puternice.

Eșecul primei încercări de folosire în luptă a T.C.O. i-a decis pe englezi ca în locul pescadoarelor să fie folosite submarinele pentru transportul torpilelor în raionul de acțiune. În acest scop au fost amenajate cîteva submarine pentru transportul T.C.O.

Prima acțiune în care T.C.O. „Chariot" au fost folosite efectiv, denumită convențional operația „Prince", avea ca obiectiv atacul navelor italiene din portul Palermo. În acest scop, la 31 decembrie 1942 au ieșit din Malta submarinele engleze „Trooper", „Thunderbolt" și „P-311", avînd pe punte cîte două T.C.O. în containerele lor speciale.

La puțin timp după ieșirea în mare, submarinul „P-311", a dispărut fără urmă pentru totdeauna, scufundîndu-se desigur în fața Maltei. Celelalte două submarine și-au continuat drumul în condiții normale și la ora 23.00 din noaptea de 2 spre 3 ianuarie 1943 au ajuns la 3 Mm în fața portului Palermo. Aici staționa la acea dată, printre alte nave, cel mai modern crucișător italian, „Ulpio Traiano", de 3 362 tone.

Iată cum s-a desfășurat acțiunea de diversiune submarină în portul Palermo. Imediat după sosirea submarinelor în fața portului, cele patru T.C.O. au fost desprinse de pe punte și, împreună cu echipajele lor, s-au îndreptat succesiv spre port în vederea executării misiunilor precis stabilite prin plan.

Echipajul primei torpile a găsit cu greutate intrarea în port din cauza întunericului și a curentului puternic. T.C.O. se deplasa la o imersiune de 10 metri și cînd a ajuns la digul de la intrarea în port era deja ora unu după miezul nopții. Pentru a intra în port, a fost necesar să se treacă pe sub două plase antisubmarine. După ce au ajuns în interiorul portului, au identificat crucișătorul „Ulpio Traiano" care le era destinat ca obiectiv al atacului. Conducătorul torpilei și ajutorul său, scafandrul, au reușit să fixeze sub chila navei conul de război al torpilei, cu ajutorul unei parîme

prinse la capete și prin doi magneți puternici, de opera vie a crucișătorului. Mecanismul de aprindere a fost armat, urmînd ca explozia să se producă peste două ore. În timp ce se îndreptau spre ieșirea din port, călare pe corpul torpilei, ei au observat la o mică distanță două distrugătoare pe care scafandrul le-a minat cu cîte două încărcături de exploziv de 5 kg fiecare. Echipajul T.C.O. era deja de cinci ore în apă, pînă la punctul de întîlnire cu submarinul erau 3 Mm de parcurs și trebuiau străbătute în plus două plase submarine. Oxigenul din butelii era pe terminate, iar compasul fusese distrus la trecerea pe sub una din plase. Începuse să se lumineze de ziuă. În această situație, conducătorul și ajutorul său își scufundă torpila, ies la mal unde își dezbracă combinezoanele și în curînd sînt luați prizonieri. Explozia care s-a produs la ora 05.15 a provocat scufundarea crucișătorului „Ulpio Traiano". Alte explozii mai mici au avut ca rezultat avarierea distrugătoarelor „Grecale" și „Ciclone".

A doua T.C.O. s-a scufundat aproape de intrarea în port, din cauza unei defecțiuni tehnice. Conducătorul torpilei a ajuns înot pînă la mal, unde a fost luat prizonier, iar ajutorul său s-a înecat.

A treia torpilă a reușit să treacă pe sub cele două plase de la intrare și echipajul ei a fixat conul de război al torpilei sub chila cargoului „Vimineil", de 8 500 tone, după care cei doi englezi au ieșit la mal și au fost luați prizonieri.

În sfîrșit, a patra torpilă nu a găsit intrarea în port, măștile de oxigen ale echipajului au funcționat defectuos și, în consecință, torpila a fost readusă la submarin care a luat la bord echipajul.

J. V. Borghese, autorul lucrării „Decima flottiglia M.A.S.", care a participat la cercetările pentru stabilirea cauzelor scufundării crucișătorului „Ulpio Traiano" și a cargoului „Vimineil" a arătat că au fost găsite 3 T.C.O. engleze care au fost studiate cu atenție. Cu această ocazie s-a constatat că T.C.O. „Chariot" sînt absolut identice cu T.C.O. italiene „Maiale", fără a avea nici un fel de modificări sau perfecționări.

Încurajați de acest prim succes de la Palermo, englezii au organizat și executat apoi și alte acțiuni de diversiune cu T.C.O.

O astfel de acțiune, nereușită însă, a avut loc la Tripoli în ianuarie 1943. La jumătatea lunii ianuarie a anului 1943, Armata a 8-a engleză, aflată în ofensivă spre vest pe coasta de nord a Africii, a ajuns aproape de Tripoli. În această perioadă, cercetarea engleză a aflat că inamicul intenționează să blocheze portul Tripoli prin scufundarea de nave la intrarea în port. Aceasta însemna că Armata a 8-a ar fi fost lipsită de posibilitatea aprovizionării pe mare. Dar englezii aveau neapărată nevoie de Tripoli, deoarece

prin acest port se puteau transporta mai repede și mai ușor materiale din Egipt sau Anglia, în comparație cu căile de comunicații terestre care legau Tripolitania cu Delta Nilului.

Față de această situație comandantul Armatei a 8-a a apelat la ajutorul flotei engleze din Mediterana, cerîndu-i să scufunde chiar în port, lîngă cheu, cargourile destinate de nemți pentru blocarea portului prin scufundarea lor la intrare. Comandantul flotei a hotărît să rezolve această misiune cu ajutorul T.C.O.

În seara de 18 ianuarie 1943, la ora 22.30, submarinul „Thunderbolt" a lansat două T.C.O. la distanța de 5 Mm de Tripoli. Conducătorul primei torpile a observat o ruptură în combinezon, iar aparatul său de respirat funcționa defectuos. T.C.O. a ajuns la intrarea în port abia la ora 5 dimineața, în momentul în care s-a auzit o explozie puternică. Aceasta însemna că ei au întîrziat și inamicul a reușit deja să scufunde la intrare prima navă lestată. Întrucît acumulatoarele torpilei se descărcaseră, iar la orizont se iveau zorile, conducătorul și cu ajutorul său au fost nevoiți să scufunde torpila și au ajuns înot pînă la mal, unde după două ore au fost luați prizonieri.

Nici a doua T.C.O. nu a avut mai mult noroc. Chiar de la plecare, din cauza unei defecțiuni la cîrmele orizontale, a fost necesar ca deplasarea să se execute numai la suprafață. Cu toate eforturile depuse, echipajul nu a reușit să conducă torpila pînă în port și singura soluție rămasă a fost scufundarea ei. Conducătorul și ajutorul său au ajuns la mal, reușind să se ascundă timp de trei zile, după care au fost luați prizonieri de către nemți. În aceeași noapte însă ei au evadat, reușind să ajungă în liniile engleze.

După capitularea Italiei, o parte din forțele și mijloacele Flotilei a 10-a M.A.S. trec de partea englezilor cu care execută în comun cîteva acțiuni de mică amploare. Printre acestea se numără atacul cu T.C.O. asupra bazei Spezia, ocupată de nemți.

La 21 iunie 1944, distrugătorul italian „Grecale" (capturat de englezi), împreună cu o vedetă torpiloare, au plecat din portul corsican Bastia spre nord. La bordul distrugătorului se găseau două T.C.O. „Chariot", patru conducători de torpile englezi (charioteers) și cîțiva scafandri de luptă italieni din grupa „Gamma", care fiind perfecți cunoscători ai bazei Spezia aveau misiunea să orienteze pe englezi în port și să scufunde nave cu ajutorul încărcăturilor de exploziv. Printre aceștia se găsea și Luigi de la Penne, care după cum știm a reușit să scufunde cu o T.C.O. nava de linie engleză „Valiant" la Alexandria. Interesant de menționat este faptul că, după eliberarea sa din prizonierat în urma capitulării Italiei, el a fost decorat de englezi, iar decorația i-a fost prinsă de piept tocmai de fostul comandant al navei de linie „Valiant" care, la acea dată,

era şeful misiunii militare engleze în Italia. Dar, să revenim la acţiunea de la Spezia.

T.C.O. engleze aveau misiunea să scufunde crucişătoarele grele „Bolzano" şi „Gorizia", capturate de nemţi de la italieni şi care staţionau în Spezia. La ora 20.30, cele două T.C.O. au fost lansate şi s-au îndreptat spre port. Una din torpile nu a putut să funcţioneze din cauza unor defecţiuni tehnice. Cealaltă T.C.O. a reuşit însă să-şi plaseze conul de război sub chila crucişătorului „Bolzano", reuşind astfel să-l scufunde. Alte rezultate ale acţiunii de diversiune nu se cunosc.

Atacul de la Spezia a fost ultima acţiune a T.C.O. „Chariot" din timpul războiului.

Englezii au folosit experienţa de luptă a italienilor în domeniul războiului submarin „minor" nu numai în timpul cînd aceştia le erau inamici, ci şi după capitularea Italiei. În decembrie 1943, amiralitatea britanică a trimis în Italia pe Lionel Crabb, considerat ca cel mai bun specialist englez în acţiuni de diversiune submarină. Pretextul venirii sale în Italia a fost acela de a participa la deminarea porturilor, însă în realitate sarcina lui era să ia contact cu conducătorii de torpile şi scafandrii de luptă italieni, pentru a studia experienţa de luptă a acestora. Astfel, timp de un an, din decembrie 1943 pînă în noiembrie 1944, Crabb a asistat la 15 experienţe demonstrative cu T.C.O. italiene. Totuşi, alte acţiuni de diversiune submarină ale englezilor nu mai sînt cunoscute pînă la terminarea războiului.

Capitolul III

„NEGERII" NEMŢILOR ÎMPOTRIVA FORŢELOR DE DEBARCARE ANGLO-AMERICANE

● Marile speranţe ale „Negrilor" se prăbuşesc în raionul Anzio ● După atacul timid asupra flotei de invazie, „Negrii" părăsesc definitiv cîmpul de luptă

I

La începutul anului 1944, trupele germane din Italia, aflate în retragere, au reuşit să-şi organizeze o nouă linie de rezistenţă în faţa oraşului Cassino, la nord de Napoli. Folosind situaţia deosebit

de favorabilă, creată ca urmare a înaintării vertiginoase a armatei sovietice pe frontul de est și a puternicei mișcări de rezistență a patrioților italieni, trupele anglo-americane au trecut din nou la ofensivă cu intenția de a ocupa Roma. Direcția principală de acțiune, Cassino-Roma, de pe litoralul de vest al Italiei a fost sprijinită prin debarcarea unui desant maritim în spatele frontului german, în raionul Anzio-Nettuni, la 40 km sud de Roma.

Debarcarea s-a executat la 22 ianuarie 1944 și americanii au consolidat capul de pod creat, dar nu au reușit să-l dezvolte în interior. Pe de altă parte, nemții au izbutit să limiteze înaintarea în interiorul peninsulei italice a celor două divizii americane debarcate, însă nu aveau forțe suficiente pentru a lovi cu putere și a lichida capul de pod.

Din pozițiile înaintate germane, sprijinite pe litoralul Mării Tireniene, se putea observa cu ușurință cum transportoarele americane aprovizionau capul de pod, fără a fi stînjenite de nimeni. Numai 9 km despărțeau raionul de staționare al cargourilor americane de extremitatea nordică a capului de pod. În același raion soseau adesea grupări de nave purtătoare de artilerie care executau trageri asupra pozițiilor germane. Era o situație cît se poate de favorabilă pentru acțiunea T.C.O. de tipul „Negerilor", pregătite în luna martie 1944 cu atîta febrilitate în centrul de cercetări de la Eckernförde. După cum ne amintim, la sfîrșitul lunii martie aici se găseau 40 de „Negeri" gata de acțiune, care au fost incluși în organica Grupării „K".

Față de timpul scurt de pregătire a „Negerilor" și a conducătorilor de torpile, mai existau unele îndoieli asupra nivelului capacității de luptă a acestora. În cabinetul de lucru al comandantului Grupării „K", amiralul Heye, s-a consultat personal cu conducătorii de torpile în problema începerii acțiunii „Negerilor". S-a discutat despre succesele obținute de italieni, s-a scos în evidență ambiția nemților de a nu folosi instructori italieni pentru antrenamentul conducătorilor de torpile. Cu îngîmfarea specific nazistă, își spuneau : „Noi am realizat în trei săptămîni ceea ce italienii au reușit să facă în trei ani". Toți conducătorii de torpile și-au manifestat dorința să treacă la acțiune, declarînd că sînt gata pregătiți pentru luptă. Pînă la urmă, amiralul Heye a hotărît declanșarea acțiunii cu T.C.O. asupra forțelor de debarcare anglo-americane din raionul Anzio.

Treizeci de „Negeri" au fost transportați cu trenul din Germania în Italia, bine camuflați sub tende groase și păziți cu strășnicie de o gardă puternică. La 13 aprilie 1944, „Negerii" se găseau într-o

pădurice din pini, în apropierea orășelului italian Pratica-di-Mare, la 25 km sud de Roma.

În vederea acțiunii proiectate, s-au executat recunoașteri ale litoralului pentru găsirea celui mai favorabil punct de lansare la apă a torpilelor. Caracteristicile geografice ale litoralului erau cît se poate de nefavorabile în acest raion. Nu exista nici un golf, nici un loc cu apă adîncă în apropierea malului. Peste tot numai plajă și întinsură ; în unele locuri, se putea înainta pînă la 100 m de mal în apă pînă la brîu. Lipseau macaralele și orice alte mijloace de manevră a grelelor torpile duble. Lansarea „Negerilor" la apă punea probleme deosebit de dificile.

Pînă la urmă, în apropierea satului Torre-Vaianica, a fost găsit un punct favorabil, unde adîncimea necesară lansării începea la o distanță de 20—30 m de la mal. Dezavantajul mare pe care îl avea acest loc consta în faptul că era situat la distanță de 18 Mm de rada portului Anzio, unde urma să se execute atacul. Ținînd seama de faptul că autonomia maximă a „Negerilor" era de 30 Mm și distanța de la raionul Anzio pînă la primele linii germane era de 10 Mm, rezulta că din întreaga autonomie a „Negerilor" nu mai rămînea decît o rezervă de cel mult 2 Mm. Planul de acțiune prevedea ca, după executarea misiunii, T.C.O. să fie scufundate la apă adîncă, pentru a nu fi descoperite de inamic, iar conducătorii să ajungă înot pînă la mal, în liniile germane.

După definitivarea acestor activități pregătitoare s-a luat hotărîrea ca prima acțiune de diversiune submarină să se execute în noaptea de 20 spre 21 aprilie 1944, avînd ca obiectiv navele inamice staționate în rada Anzio. Cu cîteva nopți înainte, conducătorii de torpile au început să facă exerciții numeroase de orientare după stele, ca mijloc suplimentar de orientare față de aparatura de bord, întrucît compasul magnetic putea fi influențat de o deviație destul de însemnată. Orientarea după stele constituia un mijloc important pentru navigația conducătorilor de torpile și datorită faptului că vizibilitatea pe mare era stînjenită de întunericul nopții, cît și de faptul că ochii conducătorilor erau la numai 50 cm de suprafața apei. După cîteva antrenamente conducătorii știau pe ce stea sau constelație să mențină capul torpilei, în diferite ore ale nopții, pentru a merge în drum sud.

În afară de stele au mai fost prevăzute și alte mijloace auxiliare de orientare. Pe linia frontului, puțin în interiorul uscatului, trupele terestre urmau să aprindă și să mențină pe tot timpul nopții un foc mare, vizibil de pe mare, care să indice conducătorilor de torpile unde încep liniile germane, și aceștia să știe unde să abordeze malul la înapoiere. De asemenea, o baterie de artilerie anti-

aeriană trebuia să execute din 20 în 20 minute trageri cu proiectile trasoare spre rada Anzio, pentru a indica direcția spre raionul de acțiune.

Timp de cîteva zile s-a organizat o atentă supraveghere a radei Anzio, pentru a se stabili periodicitatea și programul deplasării convoaielor. S-a observat că, de regulă, în rada Anzio staționau pentru descărcare 4—8 transportoare, cîte patru zile. Chiar în dimineața de 20 aprilie, în radă a sosit un nou convoi. Însemna că data hotărîtă pentru atac a fost potrivit aleasă.

Noaptea de 20 aprilie era întunecoasă, fără lună, însă cerul era senin și stelele străluceau viu. Prognoza indica vreme bună. Iată noi condiții avantajoase pentru conducătorii de „Negeri".

În seara zilei de 20 aprilie 1944, la ora 21.00, în timp ce specialiștii torpilori efectuau ultima verificare a torpilelor, au sosit la fața locului și cei 30 de conducători ai „Negerilor", odihniți și bine hrăniți. Ei știau că pentru mulți dintre ei aceasta va fi poate ultima noapte din viață însă asemenea oricărui soldat înaintea asaltului, fiecare spera că se va număra totuși printre cei care vor scăpa cu viață. Conducătorii de torpile erau îngrijorați mai ales de caracteristicile negative ale „Negerilor", pe care le cunoșteau foarte bine din cursul antrenamentelor : viteză mică, vizibilitate foarte limitată, sistemul de ochire rudimentar etc. Se consolau însă în parte prin faptul că se bucurau și de unele avantaje în îndeplinirea misiunii care îi aștepta. Ei cunoșteau cu precizie locul de staționare a navelor inamice, aveau numeroase posibilități de orientare (compas, stele, foc pe mal, proiectile trasoare). De asemenea, faptul că inamicul nu avea cunoștință de existența la germani a noii arme, precum și posibilitatea de apropiere în ascuns de obiectiv asigurau în cel mai înalt grad realizarea surprinderii.

Startul a fost fixat între orele 20.00 și 23.00. Conducătorii de torpile au început să-și ocupe locurile înghesuindu-se în cabinele lor strîmte.

În seara respectivă, un număr de 500 soldați din trupele terestre ajutau flotila de „Negeri" să lase la apă cele 30 de torpile duble. Deși inițial s-a apreciat că această masă de „mînă de lucru" este exagerat de mare, pe timpul operației de lansare s-a dovedit că nu era chiar așa.

Fiecare „Neger" era instalat pe un cărucior cu patru roți și la fiecare cărucior se găseau cîte 60 de soldați, 30 de o parte și 30 de alta. Soldații trebuiau să împingă cărucioarele cu „Negeri" în apă, pînă la adîncimea care să permită plutirea liberă a torpilelor. Pentru ca roțile cărucioarelor să nu se înfunde în nisip, au fost așternute fîșii de rogojină din fibre de cocos, fîșii care se prelungeau mult în

apă. Pe plajă au fost întinse șase perechi de fîșii de rogojină, așadar pe fiecare pereche urmau să treacă cîte cinci cărucioare cu „Negeri". Soldații au început să împingă cărucioarele pe fîșiile de rogojină. Cum în apă acestea nu erau vizibile, roțile cărucioarelor deraiau adeseori de pe fîșii, înfigîndu-se adînc în nisipul de pe fundul apei. Cărucioarele care deraiau erau repuse cu mare greutate din nou pe fîșiile care între timp se rupeau sau se desfăceau din legături.

Soldații lucrau dezbrăcați în apa rece a nopții (era luna aprilie), tremurau de frig cu tot efortul depus și la fiecare opintire înjurau pe marinari și „fanteziile" lor. Începeau să se audă murmure și fel de fel de comentarii. „Dacă nu aveți golfuri favorabile pentru lansarea la apă a acestor cilindri negri, trebuia să stați acasă", spuneau unii dintre ei. Soldații care au împins în apă prima serie de șase „Negeri", după ce au ieșit din apă, și-au luat pe ascuns hainele și s-au înapoiat la unitate. Astfel, din cei 500 de soldați cîți au fost inițial au rămas mai puțin de jumătate.

În continuare s-au produs cazuri cînd cărucioarele cu „Negeri" nu mai puteau fi redresate pe culoarele de rogojină și torpilele erau debarcate pe fund mic de către soldații care spuneau ironic : „Lasă-i să se ducă singuri mai departe".

Nu mai era nici o posibilitate de remediere a situației. „Negerii" lansați pe fund mic rămîneau înțepeniți acolo. Conducătorii de torpile, imobilizați în cabinele lor, nu puteau interveni cu nimic, iar soldații se grăbeau să iasă la mal, să-și ia hainele și să plece pe ascuns, la unitatea lor, profitînd de întunericul nopții. În felul acesta, din 30 de „Negeri" numai 17 au putut fi lansați la apă în stare de plutire. Ceilalți 13, rămași eșuați pe funduri mici, au fost explodați a doua zi.

Înainte de plecare, flotila de „Negeri" a fost împărțită conform planului inițial, în trei grupuri de luptă !

— Grupul 1, comandat de locotenentul major Koch, compus din 10 „Negeri". Grupul era complet, deoarece a fost lansat la apă primul. Misiunea acestui grup era să ocolească Capul Anzio, să intre în Golful Nettuni și să scufunde navele care vor fi găsite acolo.

— Grupul 2, comandat de locotenentul Seibicke, compus din 5 „Negeri" (numai jumătate din efectiv s-au lansat la apă), avea misiunea să atace navele care staționau în rada Anzio.

— Grupul 3, comandat de aspirantul Pothast, compus din numai doi „Negeri", trebuia să intre în portul Anzio, să scufunde navele de la cheu, iar dacă nu se găsesc nave, să torpileze cheurile pentru a produce panică.

Către ora 23.00 s-a dat startul. 17 „Negeri", fără să producă nici un zgomot, pluteau spre sud, spre inamic, începînd prima acțiune cu noua armă a flotei germane. Care va fi oare rezultatul acestei acțiuni de diversiune ?

Imediat după plecare, comandanții „Negerilor" au pierdut din vedere coasta și au început să se orienteze folosind mijloacele și procedeele descrise mai sus. În principiu ei trebuiau să navige în drum sud timp de două ore, după care, întorcînd de 90° la est, să intre în rada Anzio. Vîntul avea forța 2—3, iar marea era liniștită.

Relatăm mai jos modul în care a decurs atacul, așa cum a fost povestit în însemnările sale de către sergentul major Herman Voigt din grupul 2, destinat pentru atacul navelor din rada Anzio.

„...Priveam tot timpul cu încordare în noapte, cu speranța că voi distinge de la o depărtare suficientă siluetele navelor inamice. Lîngă mine, în cabină, aveam o planșă cu siluetele navelor americane cu care era posibil să mă întîlnesc. Vizibilitatea redusă mă împiedica însă deocamdată să observ ceva.

Cu cît mă apropiam de Anzio, cu atît deveneam mai atent, la orice zgomot, la orice umbră, cu nervii tot mai încordați. Cîțiva camarazi, conducători de torpile, care luaseră startul înaintea mea, puteau să acționeze de acum în raionul obiectivului atacului și zgomotul produs de explozii mi-ar fi folosit pentru orientare. Ascultam atent, însă nu se auzea nici un zgomot. Nu se auzeau nici exploziile grenadelor antisubmarine pe care, normal, navele de siguranță inamice trebuiau să le lanseze pentru a se apăra de submarinele noastre, așa cum presupuneam noi.

Trecuseră două ore, deci trebuia să întorc spre est, dar nici un zgomot nu-mi parvenea din direcția respectivă. Nu știam precis nici unde mă găseam, nici ce trebuia să fac. Eram singur, înconjurat de apă, de întuneric și de liniște. M-am hotărît totuși să întorc la est și, după 10 minute, am observat cîteva lumini la orizont. Însemna că acolo trebuia să fie orașul Anzio, așadar eram aproape de port.

La ora 01.25 am observat la prova-tribord o siluetă mijlocie, trecînd la 300 m distanță de mine. Se părea a fi un tanc petrolier de tonaj mic, care se îndrepta spre Anzio. Silueta lui s-a mai profilat cîteva minute pe fondul luminilor din port, apoi a dispărut. La ora 01.45 am văzut o navă de siguranță, probabil un escortor, care stătea la ancoră sau era în derivă. Am oprit imediat electromotorul pentru a nu produce nici un zgomot și m-am lăsat dus de curent pînă lîngă navă. Nu consideram rentabil să consum torpila pe această navă mică. Ținta mea trebuia să fie o navă mare de luptă sau un cargou mare.

În jurul orei 03.00 eram atît de aproape de mal încît puteam distinge clădirile, farul, digul şi alte detalii din port. Am observat de asemenea o barcă cu motor din care se transmiteau semnale morse cu proiectorul. Cu convingerea că voi găsi navele mari, dacă acestea staţionează într-adevăr în port, am trecut către sud pînă în cealaltă extremitate a portului. Nu am întîlnit însă nici o navă mare. M-am înapoiat, ieşind mai spre larg, sperînd să întîlnesc nave care staţionează în radă. Căutarea a fost însă zadarnică.

Simţind primele semne de oboseală, trebuia să mă gîndesc la întoarcere. Ce era însă de făcut cu torpila purtată ? Nu avea nici un rost să o duc înapoi din moment ce „Negerul" tot avea să fie distrus. În afară de aceasta, mergînd fără torpila inferioară, cîştigam 1 Nd. la viteză. Eram decis deci să torpilez chiar nave mai mici, însă acum nu le mai vedeam nici pe acestea.

Deodată am auzit zgomotul unei explozii. Nu mi-am dat seama din ce direcţie venea şi nu am văzut nici flacăra exploziei. Imediat, aproape de mine, de pe o navă s-a trasă spre cer o rachetă. Era micul escortor pe lîngă care trecusem cu puţin mai înainte, orientat cu prova spre mine. L-am văzut apoi cum întorcea încet, prezentîndu-mi bordul, şi atunci m-am hotărît să profit de acest moment favorabil. M-am întors către navă, m-am apropiat pînă la 400 m şi am declanşat. Secundele care se scurgeau una după alta mi se păreau ore, pînă cînd în sfîrşit a răbufnit explozia mult aşteptată. Torpila şi-a atins ţinta.

Suprafaţa portului a început să fie luminată de rachete şi proiectoare. Am întors şi m-am îndreptat repede spre nord-vest fără să fiu urmărit de nimeni. După o navigaţie de 30 de minute am distins în depărtare focul care marca linia frontului. Mă întrebam dacă rezerva de curent din baterii îmi va fi suficientă pentru a ajunge în liniile proprii.

Încet, dar sigur, îmi continuam totuşi drumul spre nord. Se făcuse ora patru şi începea să se lumineze. Focul de pe mal îşi trimitea spre mine încurajator ultimele pîlpîiri. La 05.20 motorul mai funcţiona încă şi eram sigur că depăşisem linia frontului şi că mă găseam în dreptul poziţiilor germane. Era periculos să navig în continuare cu „Negerul" din cauza aviaţiei inamice care trebuia să apară pe mare din moment în moment. M-am apropiat de mal, am ieşit din cabină şi am armat aparatul de aprindere pentru autodistrugerea torpilei. Apa a pătruns în cabină şi „Negerul" s-a dus la fund, iar eu am început să înot spre mal. După trei minute s-a auzit explozia, iar după 15 minute am ajuns la mal unde am fost întîmpinat de soldaţi germani...".

În afară de escortorul scufundat de Voigt, singurele rezultate care au mai fost înregistrate în această acțiune de diversiune au fost : un alt escortor torpilat de caporalul Berger și un cargou costier mic, torpilat de aspirantul Pothast.

În cursul atacului au fost pierduți trei oameni. Unul, intoxicat cu bioxid de carbon, a fost pescuit de americani, iar ceilalți doi au dispărut fără urmă, din motive necunoscute.

Bilanțul este mai mult de cît trist, dovedind eșecul total al acestei prime acțiuni cu „Negeri" în care s-au pus atîtea speranțe. Din 30 de torpile destinate pentru acțiune, 13 au rămas împotmolite la punctul de plecare și au trebuit să fie distruse. Navele mari nu au fost descoperite în raionul Anzio și au fost scufundate doar trei nave neînsemnate, asupra cărora s-au lansat trei torpile care deveneau un lest la înapoiere. Nici una din T.C.O. participante la acțiune nu a mai putut fi recuperată, din cauza dificultății readucerii lor pe mal. În afară de aceasta — și trei oameni pierduți inutil.

Singurul rezultat pozitiv al acestei acțiuni a fost faptul că ea a verificat posibilitățile tehnice ale T.C.O. „Neger", dovedind că ele sînt capabile să participe la atacul asupra navelor inamice. Această constatare va justifica utilizarea lor în continuare împotriva forțelor de invazie anglo-americane din nordul Franței.

2

În timp ce în Mediterana se organiza și se desfășura acțiunea infructuoasă de la Anzio, în Germania se pregătea o nouă serie de T.C.O .„Negeri", care urmau să plece în curînd în Italia. Evenimentele care se desfășurau însă în acea perioadă pe litoralul de sud al Angliei duceau comandamentul flotei germane la concluzia evidentă că aliații pregătesc o debarcare de mari proporții, undeva pe coasta de nord a Franței. În acest scop, anglo-americanii au concentrat o uriașă cantitate de forțe navale și aeriene, față de care zdruncinatele rămășițe ale flotei germane apăreau cu totul neînsemnate.

Cu toate acestea, flota germană a luat măsuri pregătitoare pentru a putea interveni, în limita posibilităților, împotriva puternicei flote anglo-americane, acționînd cu toate navele mici și mari care erau în capacitate de luptă. În această înfruntare disperată trebuia să participe și Gruparea „K" cu forțele și mijloacele sale, printre care și T.C.O. „Neger". Era de așteptat desigur ca flota anglo-americană să-și apere mijloacele de debarcare și navele mari de luptă cu sute de distrugătoare, escortoare, vedete și alte clase de nave

care pînă la urmă vor putea găsi cele mai eficace mijloace şi procedee pentru descoperirea şi distrugerea „Negerilor". În acţiunea T.C.O. se sconta însă în cel mai înalt grad pe avantajul surprinderii care va fi realizată de „Negeri" în primele două-trei nopţi de acţiune. Faţă de situaţia dezastruoasă a flotei germane din acel moment se mai ţinea seamă şi de un alt fapt care constituia avantajul mijloacelor „minore". Întregul personal al flotilei de „Negeri" nu ar fi putut completa nici pe departe echipajul unui distrugător. Dar toţi aceşti oameni, acţionînd cu T.C.O. în condiţii favorabile, puteau obţine rezultate care nu ar fi fost realizate niciodată nici de cel mai puternic distrugător.

Între timp, invazia anglo-americană pe continent a fost declanşată, precizîndu-se astfel direcţia principală a debarcării.

Ca măsură preliminară, comandantul Grupării „K" a trimis în apropierea raionului debarcării pe căpitanul de rangul 1 Fritz Boehme, cu sarcina de a determina cele mai avantajoase puncte de la litoral din care ar putea acţiona mijloacele de diversiune ale Grupării „K". După îndeplinirea acestei misiuni, Boehme a luat în subordinea sa o coloană lungă care transporta 40 de „Negeri", împreună cu echipajele respective şi personalul tehnic necesar. Flotila de „Negeri" a fost cantonată într-o pădure, la cîţiva kilometri de Golful Senei. Ca punct de plecare pentru T.C.O. Boehme a ales mica staţiune balneară Villers-sur Mer, situată la 10 km sud-vest de Trouville.

Preocuparea principală a lui Boehme era aceea de a găsi condiţiile şi metodele cele mai avantajoase şi mai uşoare pentru lansarea la apă a „Negerilor". Cunoscînd greutăţile întîmpinate în această privinţă în raionul Anzio din Italia, el a cerut două companii de geniu care au început să amenajeze litoralul în punctul stabilit, astfel ca lansarea T.C.O. să se facă cît mai uşor şi mai repede.

Geniştii au creat aici treceri prin cîmpurile de mine şi prin barajele genistice de pe plajă şi din mare. S-au construit apoi poteci de lemn de-a lungul acestor pase, poteci pe care urmau să fie împinse cărucioarele cu T.C.O. Pe timpul mareei joase, cărucioarele puteau fi împinse pînă la o oarecare distanţă de litoral, iar la mareea înaltă, „Negerii", acoperiţi de apă, îşi căpătau capacitatea de plutire. Potecile de lemn au fost bine mascate cu plase de camuflaj, pentru a nu fi descoperite şi bombardate de aviaţia inamică.

Concomitent, forţele debarcate au început să lărgească capul de pod din Franţa, în timp ce pe mare se transportau mereu noi şi noi cantităţi de trupe, tehnică de luptă şi materiale. O mare aglomerare de vase de transport şi nave de luptă de toate clasele şi categoriile

împînzea în permanență raionul maritim al bazei de debarcare. A sosit momentul ca „Negerii“ să treacă la acțiune.

Calculul mareelor a arătat că primele nopți ale lunii iulie ofereau cele mai avantajoase condiții pentru lansarea la apă și startul „Negerilor“. În aceste nopți mareea înaltă avea nivelul maxim între orele 22.00 și 23.00. Aceasta era cît se poate de favorabil pentru „Negerii“ care, conform procedeului lor de acțiune, trebuia să ia startul tocmai în jurul acestor ore, astfel încît să le rămînă la dispoziție pentru executarea misiunii întreaga noapte. În afară de aceasta, după ora 23.00, curentul de maree ar ajuta T.C.O. să se depărteze cît mai repede de mal și să ajungă într-un timp mai scurt la larg, în apropierea raioanelor de staționare a transportoarelor de desant inamice. În continuare, după execuția misiunii, „Negerii“ aveau șansa să fie ajutați de curentul mareei înalte, în sens invers, care i-ar fi adus mai repede înapoi, la baza de plecare.

Din cauza ploii și a vîntului puternic T.C.O. nu au putut acționa în nopțile de 2, 3 și 4 iulie. În sfîrșit, la 5 iulie, starea timpului s-a îmbunătățit și s-a hotărît trecerea la acțiune în prima noapte.

În jurul orei 23.00, treizeci de „Negeri“ erau instalați pe cărucioarele lor, gata de lansare. Restul de zece T.C.O., împreună cu cele care se vor întoarce din prima misiune, urmau să acționeze în noaptea de 7 spre 8 iulie. Această măsură a fost luată apreciindu-se că nu-și găsește justificarea trimiterea simultană la atac a patruzeci de T.C.O. În primul rînd acestea s-ar fi stînjenit între ele pe timpul executării misiunii. În afară de aceasta, lansarea la apă a tuturor T.C.O. pentru o singură acțiune ar fi durat prea mult, astfel că ultimii „Negeri“ lansați nu ar mai fi ajuns în raionul de atac pe timp de noapte.

Să urmărim modul de desfășurare a atacului, așa cum l-a descris în jurnalul său personal aspirantul Karl Heinz Pothast care, după cum știm, a acționat și în raionul Anzio, unde a condus un grup de „Negeri“.

„...Lansarea „Negerilor“ la apă cu ajutorul instalațiilor amenajate anterior a decurs în bune condiții. Mi-am ocupat locul în cabină și după 40 de minute eram deja în larg, pierzînd din vedere pe conducătorii celorlalte torpile. Am luat un drum paralel cu litoralul, intenționînd să mă apropii de navele-țintă dinspre uscat, direcție din care presupusesem că apărarea navelor în staționare era mai slabă.

Mă urmărea însă ghinionul. Coada torpilei a început să se îngreuieze și să se scufunde. Întrucît torpila purtătoare funcționa normal, singura explicație a incidentului putea fi pătrunderea apei în compartimentul etanș din coada torpilei purtate. Electromo-

torul era încă în funcţiune cînd, deodată, „Negerul“ a luat poziţia verticală astfel încît eu în cabină stăteam trîntit pe spate, în timp ce capul torpilei se găsea în aer, deasupra apei, iar cabina începea să se scufunde sub apă. Am înţeles că orice şansă de reuşită în a redresa torpila era pierdută. Încercînd să declanşez torpila purtată, coada acesteia a lovit puternic torpila purtătoare, avariind-o. În cabină a început să pătrundă apa. Am deschis capacul şi am ieşit cu mare greutate din cabină, la cîţiva metri sub apă. Cu ajutorul aparatului de respirat am început să înot pe spate spre mal, unde am ajuns după aproape o oră. Nu ştiam dacă mă găsesc în poziţiile trupelor proprii sau la inamic. Trecînd cu atenţie peste barajele antidesant am mers pe jos de-a lungul litoralului în direcţia din care am venit cu „Negerul“ şi, în sfîrşit, după 4 kilometri de marş, am ajuns la un nod de apărare german, de unde am fost condus spre unitatea noastră. La capătul puterilor, aproape leşinat, am fost luat în primire de medicul unităţii.

După ce mi-am revenit l-am întrebat pe căpitanul de rangul 1 Boehme de rezultatul atacului. Mi s-a răspuns că s-au auzit cîteva explozii şi că din cei 30 de conducători de „Negeri“ nu s-au înapoiat decît 14, iar restul de 16 sînt încă aşteptaţi“.

Ulterior s-a stabilit că în urma atacului au fost scufundate cîteva nave de desant şi probabil un distrugător.

Peste două nopţi urmau să fie trimise din nou la atac 20 T.C.O. : zece care nu au fost lansate în prima noapte şi 10 din cele care s-au înapoiat de la primul atac. Pothast a cerut să i se dea şi lui din nou un „Neger“ pentru a participa şi la această misiune, însă şefii săi se opuneau, intenţionînd să-l păstreze ca instructor. Întîmplător însă un subofiţer conducător de torpilă a fost cuprins de o criză de nervi şi doctorul i-a interzis să mai plece în misiune în starea în care era. Astfel, Pothast a reuşit să-i ia locul urmînd să plece şi în a doua misiune.

În ziua de 7 iulie, către ora 12.00, conducătorii de torpile au fost trimişi la odihnă pentru a fi complet refăcuţi pentru acţiunea din cursul nopţii. La ora 23.00, pe malul mării, în raionul Villers-sur-Mer, lansarea la apă a „Negerilor“, a fost executată la fel ca şi cu două nopţi înainte.

Să urmărim în continuare jurnalul lui Pothast.

„...De data aceasta am plecat ultimul, după ce cei rămaşi pe mal mi-au urat pentru ultima oară succes printr-o bătaie cu palma în cupola cabinei. Am ajuns cu bine în larg, unde m-au întîmpinat o mare calmă şi o noapte cu lună, frumoasă şi liniştită.

În jurul orei 03.00, după ce am navigat cîteva ore în drum nord-vest, am alunecat pe lîngă lanţul ancorei primului escortor inamic. La o mică distanţă se mai distingeau siluetele a încă cinci

nave de siguranţă, însă am apreciat că sînt nave prea mici şi nu merită să-mi consum torpila pe ele. Am trecut deci mai departe şi în jurul orei 03.30 am auzit exploziile primelor grenade antisubmarine, precum şi rafalele de armament automat care trimitea snopuri de proiectile trasoare pe suprafaţa apei. Aceasta însemna că secretul „Negerilor" fusese descoperit de anglo-americani, care îşi luaseră deja măsurile de siguranţă necesare.

Am stat în derivă aproximativ 15 minute, aşteptînd să văd ce se va întîmpla. Prin stînga mea au trecut cîteva transportoare, însă la o distanţă prea mare . Mai tîrziu, în jurul orei 04.00, a mai trecut pe lîngă mine un distrugător asupra căruia de asemenea nu am putut lansa, deoarece a întors brusc şi s-a îndepărtat cu viteză. Viteza mică a „Negerului" nu-mi permitea să-l urmăresc.

Mă găseam de cinci ore în apă, totuşi starea mea fizică era încă destul de bună. În sfîrşit, la ora 04.20, am observat un grup de nave de luptă în formaţie de relevment. Cea mai mare, era ultima navă din formaţie, aflată la o distanţă mai mare decît celelalte. Am apreciat că aş putea ajunge pînă la distanţa de lansare dacă grupul de nave inamice nu ar schimba de drum. Mă apropiam repede de inamic. Am apreciat că ultima navă din formaţie era un „lider" însă în realitate, aşa cum se va constata mai tîrziu, era crucişătorul englez „Dragon". Am ajuns la 500 metri de ţintă însă mai aşteptam încă, urmînd regulile învăţate la cursul de pregătire, reguli care, la rîndul meu, le transmiteam elevilor după ce am devenit instructor. Distanţa a scăzut la 400 m, poziţia de lansare s-a îmbunătăţit şi vedeam tot mai clar bordajul navei inamice. În sfîrşit, la 300 metri am lansat şi am întors apoi imediat la stînga. Au trecut secunde care mi s-au părut nespus de lungi, pînă cînd am auzit deodată o explozie teribilă care mi-a săltat „Negerul" din apă, în timp ce la ţintă se ridica o jerbă înaltă de apă, foc şi fum. După ce jerba s-a risipit, am observat nava inamică în flăcări, puternic canarisită într-un bord.

Distrugătoarele din formaţie au început îndată să lanseze grenade antisubmarine şi să tragă cu furie asupra suprafeţei apei cu armamentul automat antiaerian. Numai cu mare greutate am reuşit să ies neobservat din zona de foc continuu. În acest timp distrugătoarele acordau ajutor navei torpilate care începuse să se scufunde.

Se lumina de ziuă. Revenindu-mi după emoţiile prin care trecusem, am observat deodată că drumul pe care-l urmam era greşit. Mă îndreptam spre vest, în loc să merg spre est, pentru a ajunge la punctul de plecare. Am întors cu 180°, menţinînd astfel capul torpilei spre partea de orizont luminată de soarele care în curînd avea să răsară. Dar nu ajunsesem încă nici la capătul surprizelor şi nici la limanul salvării. M-am trezit deodată în mijlocul unei grupări de

crucișătoare și distrugătoare care, din fericire, au trecut pe lîngă mine fără să mă observe. După cîteva minute am fost ajuns din urmă de o șalupă care de asemenea nu m-a descoperit. Eram în mare deja de 7 ore și simțeam că începe să mă doboare oboseala, că ajung la limita rezistenței fizice. M-a trezit însă din toropeală un puternic zgomot metalic. Un escortor inamic, aflat în apropiere, trăgea asupra mea cu întreg armamentul de la bord. Sute de explozii de proiectile făceau să clocotească apa în jurul meu. Motorul torpilei s-a oprit, cupola cabinei a fost spartă de proiectile, eram rănit, nu mai vedeam nimic din cauza sîngelui și a apei. Cu un ultim efort sar din „Neger" care se scufundă imediat".

Mai tîrziu, Pothast mărturisea că nu poate să-și dea seama cum a reușit să iasă din cabină. Plutind la suprafața apei, grav rănit, Pothast a fost luat prizonier de echipajul escortorului englez.

A doua zi, amiralitatea britanică a anunțat scufundarea crucișătorului „Dragon", de 5 000 de tone. În aceeași noapte de 7 spre 8 iulie au mai fost scufundate cîteva nave de transport și de desant.

„Negerii" au acționat în Normandia efectiv și în mod organizat numai în cursul acestor două nopți. În curînd secretul lor a fost descoperit de anglo-americani care au luat măsurile corespunzătoare de apărare, astfel încît acțiunea lor în continuare s-a dovedit complet ineficace și legată de foarte mari riscuri. În consecință „Negerii" au fost nevoiți să părăsească definitiv cîmpul de luptă, renunțînd la atacul sutelor de nave ale flotei de invazie.

Capitolul IV

SACRIFICIUL FĂRĂ GLORIE AL CONDUCĂTORILOR DE TORPILE JAPONEZE „KAITENS" (T.C.S.)

● Primele detașamente „Kaitens" și primele jertfe inutile ● Torpilele conduse de oameni de sacrificiu la insulele Ivodzima și Okinawa ● Încercări de atac asupra navelor în marș. Ultimele acțiuni ale T.C.S.

1

Către sfîrșitul anului 1944, balanța succeselor militare în Pacific atîrna tot mai greu de partea forțelor aliate anglo-americane. Pierderile Japoniei în oameni, nave și aviație erau din ce în ce mai

mari, posibilităţile industriei japoneze se reduceau simţitor, în timp ce aliaţii îşi consolidau continuu forţele navale şi aeriene, înaintînd — destul de încet, dar sigur — spre Japonia.

După cucerirea insulelor din Arhipelagul Marianelor (vara anului 1944) s-a început la 20 octombrie 1944 debarcarea în Insula Leyte din Arhipelagul Filipinelor, depăşindu-se astfel spre vest longitudinile metropolei japoneze.

În această situaţie critică, Japonia este nevoită să adopte o nouă formă de ducere a războiului, denumită în unele lucrări de istorie militară — „apărarea disperată".

La 25 octombrie 1944 au fost folosiţi pentru prima dată în luptă aviatorii de sacrificiu japonezi „Kamikadze". În aceeaşi perioadă existau deja un număr suficient de torpile speciale, destinate să fie conduse de oameni de sacrificiu, iar pregătirea echipajelor respective era definitivată. Noua armă „Kaiten" era gata de acţiune.

Primul detaşament, destinat pentru folosirea în luptă a noii arme, a fost constituit în baza Kure, la 8 noiembrie 1944 şi a primit denumirea de „Kikumidzu". În compunerea detaşamentului se găseau trei submarine special amenajate, avînd fiecare pe punte cîte patru torpile conduse de oameni de sacrificiu (T.C.S.). Două din aceste submarine aveau misiunea să acţioneze în raionul Insulei Ulithi (Mackenzie) din Arhipelagul Carolinelor, iar al treilea submarin — în Strîmtoarea Kossol, de lîngă Insula Palau, din acelaşi arhipelag.

Conform planului de acţiune, submarinele „I-36" şi „I-47" au ajuns la 19 noiembrie în raionul Insulei Ulithi. Cercetarea japoneză raportase anterior că în acest raion se găseşte o mare unitate navală americană, formată din peste 100 de nave, printre care cîteva portavioane şi nave de linie.

Descoperind o grupare de nave inamice care staţionau la ancoră, submarinul „I-47" a lansat patru T.C.S., iar submarinul „I-36" — numai una, din cauza defecţiunilor tehnice ale celorlalte trei. Nu s-a putut stabili rezultatul acestui prim atac cu T.C.S. şi, după cum era firesc, nu s-a mai aflat nimic nici despre soarta celor patru conducători de torpile, care au plecat la moarte sigură, închişi în torpilele lor. În urma lor au rămas doar scrisorile pe care, conform obiceiului, conducătorii de torpile le scriau rudelor şi prietenilor pe timpul deplasării submarinelor spre raionul de acţiune, scrisori care erau la urmă predate comandantului, înainte de părăsirea submarinului.

Iată un fragment dintr-o astfel de scrisoare, lăsată de un ofiţer conducător de torpilă, plecat pentru totdeauna de la bordul submarinului „I-47".

„...Acolo se găsesc o sută de nave. Păcat însă că noi avem numai două submarine, cu numai opt torpile-vii care să le atace... Mulţumesc comandantului submarinului pentru că m-a adus în poziţie de lansare favorabilă... Urez submarinului noi victorii... Transmiteţi succes tuturor celor ce mă vor urma..."

La 1 decembrie, submarinele „I-36" şi „I-47" s-au reîntors în Kure. Cît priveşte submarinul „I-37", care avea misiunea să acţioneze în raionul Insulei Palau, acesta a fost scufundat de americani înainte de a reuşi să lanseze măcar o T.C.S.

Cu tot insuccesul înregistrat de acest prin detaşament de „Kaitens" în unica sa misiune, speranţele japonezilor în eficacitatea noii arme nu s-au spulberat. În curînd s-a constituit un nou detaşament, denumit „Kongo" şi constituit din şase submarine mari, de construcţie nouă, amenajate pentru transportul T.C.S.

În conformitate cu planul operaţiei, cele şase submarine urmau să acţioneze în următoarele raioane, în care cercetarea japoneză semnalase importante grupări navale inamice : „I-36" şi „I-48" — insula Ulithi ; „I-47" — baia Hollandia, din nordul Insulei Noua Guinee ; „I-56" — Insulele Amiralităţii din Arhipelagul Bismark (situat la nord-est de Noua Guinee) ; „I-52" — Insula Palau ; „I-58" — Insula Guam, din Arhipelagul Mariane. De remarcat amănuntul interesant că cinci din cei şase comandanţi de submarine ai detaşamentului „Kongo" făceau parte din aceeaşi promoţie de ofiţeri şi erau singurii rămaşi în viaţă dintre cei cincisprezece care au absolvit şcoala de ofiţeri submarinişti.

Vom relata aici, pe scurt, acţiunea submarinului „I-58", comandat de Mochitsura Hashimoto, după descrierea amănunţită pe care el însuşi a făcut-o în cartea sa „Scufundaţii".

Submarinul „I-58", bazat iniţial la Sasebo, a plecat la Kure pentru a face plinul de combustibil şi pentru a ambarca T.C.S. precum şi echipajele respective ale torpilelor. Aici s-au întîlnit toate cele şase submarine ale detaşamentului „Kongo".

La 29 decembrie, un prim grup format din trei submarine (I-58, I-36 şi I-53) au plecat din Kure spre raioanele de acţiune, în cadrul unui ceremonial zgomotos. Numeroase şalupe, încărcate cu locuitori ai bazei, au însoţit submarinele pînă departe în larg. Din şalupe răsunau strigăte puternice de felicitare şi de încurajare. Aliniaţi pe puntea submarinelor, conducătorii de torpile, care se distingeau de ceilalţi marinari printr-o eşarfă albă legată în jurul capului, răspundeau la strigătele populaţiei fluturîndu-şi săbiile deasupra capetelor. Indicativele iniţiale au fost şterse de pe chioşcurile submarinelor şi înlocuite cu emblema detaşamentului „Kongo". În afară de aceasta, la fiecare submarin era înălţat la catarg,

alături de pavilionul național japonez, încă un pavilion pe care se găsea imprimată deviza : „Drumul pur al fericirii".

Lăsînd în urmă uralele mulțimii de pe șalupe, submarinele au trecut prin strîmtoarea Bungo după care, luînd drum spre sud, s-au îndreptat independent spre raioanele de acțiune cufundîndu-se în întunericul nopții și în imensitatea oceanului.

Traversada submarinului „I-58" s-a desfășurat în condiții deosebit de grele, din cauza deselor zboruri ale aviației de cercetare americane. Submarinul era obligat să navige pe tot timpul zilei aproape numai în imersiune. Noaptea se naviga la suprafață însă ochii erau permanent ațintiți asupra ecranului stației de radiolocație și submarinul se scufunda la fiecare apariție a unui avion inamic. Măsurile de siguranță s-au intensificat mai ales cu începere de la 2 ianuarie 1945, cînd submarinul a ajuns în raza de acțiune a aviației de lovire americane de pe Insulele Saipan și Guam. Cîteva zile mai tîrziu „I-58" a ajuns pe linia de comunicații dintre Insulele Guam și Leyte, unde zborurile aviației inamice au devenit și mai frecvente. Personalul de comandă al submarinului a reușit să întocmească un grafic cu periodicitatea zborurilor aviației americane (zborurile se executau de regulă după șablon, la ore fixe) și submarinul ieșea la suprafață pentru încărcarea bateriilor de acumulatoare, folosind acest grafic. Însă pe măsura apropierii de Insula Guam, durata navigației în imersiune se mărea tot mai mult.

Datele cercetării primite în ziua de 9 ianuarie au provocat îngrijorare în rîndurile echipajului submarinului, deoarece nu se menționa nimic despre existența unor nave mari de luptă în raionul Insulei Guam. Probabil acestea plecaseră între timp într-un alt raion. Totuși comandantul a hotărît să-și continue misiunea, îndreptîndu-se spre insulă, cu speranța că în raion au mai rămas neobservate cîteva obiective de atac. De altfel, chiar a doua zi s-a primit de la comandamentul flotei o radiogramă prin care se ordona executarea misiunii conform planului inițial.

În seara de 11 ianuarie, submarinul se apropia de Insula Guam navigînd la suprafață cu viteza de 7 Nd. Pe punte, conducătorii de torpile executau ultima revizie a torpilelor pe care în curînd le vor conduce spre țintă. La un moment dat, telegrafistul a interceptat o radiogramă transmisă în clar, prin care o navă de supraveghere americană raporta că a descoperit pe mare o țintă suspectă. Era oare vorba de submarinul „I-58" ? Evenimentele se precipitau. Presupunînd că inamicul a descoperit submarinul și nu mai este timp de pierdut, comandantul a ordonat conducătorilor de torpile nr. 2 și nr. 3 să-și ocupe locurile în torpile. Cei doi tineri au ieșit pe punte, raportînd că sînt gata pentru executarea misiunii și, după

ce au strîns mîna comandantului, şi-au ocupat tăcuţi locurile în strîmtele compartimente ale torpilei.

Către ora 23.00 la orizont a apărut Insula Guam, ca o uriaşă pată întunecată care se distingea la lumina slabă a stelelor nopţii. Distanţa fiind încă mare, s-a continuat navigaţia la suprafaţă, mărindu-se viteza la 12 Nd.

Către miezul nopţii, pe ecranul staţiei de radiolocaţie a submarinului au apărut impulsuri luminoase puternice, pe două direcţii diferite. Era un indiciu sigur că submarinul a fost reperat de staţiile de radiolocaţie ale inamicului. Distanţa de coastă determinată cu ajutorul radiolocatorului era de 17 Mm şi mai era încă o distanţă destul de mare de parcurs pînă la punctul de lansare a T.C.S.

Comandantul a ordonat pregătirea submarinului pentru rapida imersiune, astfel încît să poată lansa torpilele înainte ca inamicul să înceapă atacul asupra submarinului. Oamenii de sacrificiu nr. 2 şi nr. 3, închişi în torpilele lor, au raportat prin telefon că sînt pregătiţi pentru lansare. Comandantul a ordonat şi celorlalţi doi conducători (nr. 1 şi nr. 4) să-şi ocupe locurile în torpile, după ce le-a arătat luminile care au început să se vadă deasupra Insulei Guam. La fel de tăcuţi şi de calmi ca şi primii doi, următorii doi tineri au executat ordinul primit intrînd în torpile. Un marinar de pe punte a închis cu grijă capacele ermetice ale cabinelor conducătorilor, raportînd apoi comandantului printr-un semn cu mîna că totul este în ordine. Submarinul a intrat în imersiune.

La ora 02.30, comandantul a transmis telefonic la torpile comanda : „Pregătiţi pentru lansare", iar la ora 03.00 a dat ordinul de lansare a torpilelor, în ordinea normală a numerelor lor.

Conducătorul de torpile nr. 1 a raportat primul „Gata" şi, după ce în receptorul telefonului s-a mai auzit strigătul „Trăiască împăratul !", torpila s-a desprins de puntea submarinului întrerupîndu-se orice legătură între echipajul submarinului şi cel plecat să-şi găsească moartea lîngă bordajul unei nave inamice.

Lansarea torpilei nr. 2 s-a executat în acelaşi fel. Conducătorul acesteia, un tînăr de numai 19 ani, a păstrat pînă la urmă o tăcere desăvîrşită, fără să mai transmită submarinului prin telefon ura-rea tradiţională. Rotaţiile elicelor torpilei l-au îndepărtat repede de submarin şi el s-a îndreptat spre Golful Apra din Insula Guam, unde spera să găsească nave mari americane.

Torpila nr. 3 a avut o defecţiune din cauză că a pătruns apă în compartimentul maşinii torpilei. Conducătorul torpilei s-a străduit să evacueze apa din compartiment, şi lansarea acestei torpile a trebuit să fie amînată deocamdată.

A fost lansată imediat torpila nr. 4, al cărei conducător și-a părăsit camarazii de pe submarin transmițînd același ultim strigăt : „Trăiască împăratul !".

După puțin timp s-a remediat defecțiunea de la torpila nr. 3, care a fost în sfîrșit lansată. Apoi submarinul a ieșit la suprafață și s-a îndreptat spre larg. În curînd însă, un avion american apărut dinspre insulă a obligat submarinul să intre în imersiune. Ascultarea cu aparatura hidroacustică nu a înregistrat nici un zgomot de explozie din care să rezulte că torpilele lansate au lovit țintele. În dimineața de 12 ianuarie submarinul s-a ridicat la cota periscopică. Dar nici observarea vizuală prin periscop nu a descoperit nici un indiciu de explozie la suprafața apei și nici o navă avariată.

„I-58" a stat în imersiune tot timpul zilei și abia la ora 23.00 a îndrăznit să iasă la suprafață. După masa de seară, personalul de comandă a făcut inventarierea lucrurilor personale ale conducătorilor de torpile, dînd citire scrisorilor rămase de la aceștia și adresate comandantului și echipajului submarinului. Spicuim cîteva fragmente din aceste scrisori.

Din scrisoarea locot. Isikava :

„...În numele măreței noastre patrii, am sosit pe locul care ne-a fost destinat... Am trăit ca într-un vis toți cei 21 de ani ai vieții mele. Însă lucrul cel mai de preț al acestei vieți va fi pus în lumină abia astăzi. În încleștarea decisivă dintre Japonia și America, noi trebuie să executăm o lovitură puternică, prin care să restabilim situația noastră nefavorabilă și în același timp să înălțăm pentru totdeauna gloria Marii Japonii născută acum 3 000 de ani. Japonia slăvită este țara zeilor, o țară veșnică ce nu poate fi niciodată distrusă...

Nici unul dintre noi nu ne temem de moarte. Ne jertfim acum liniștiți pentru patria noastră căci în viitor se vor naște mii și zeci de mii de tineri care să ne înlocuiască...

Încă de pe acum am început să ne desprindem de lucrurile mărunte ale vieții pămîntești și să trecem într-o altă lume, unde domnește fericirea veșnică..."

Din scrisoarea unui alt ofițer :

„...Cu toate că zeii sînt totdeauna binevoitori cu patria noastră și chiar dacă apelăm la mila zeilor, trebuie să ne gîndim și la primejdiile pe care ni le poate rezerva viitorul.

Marea Japonie a luat cu fermitate hotărîrea de a învinge. Să mutăm deci bătălia decisivă pe teritoriul inamicului. Fie ca sufletul

meu ce se va înălța la cer să fie martorul luptei noastre duse pînă la capăt..."

Submarinul „I-58" a părăsit în aceeași noapte raionul de acțiune, îndreptîndu-se spre Japonia. Pe drumul de întoarcere a fost hărțuit continuu de către aviația antisubmarină americană. Abia în a patra zi de marș, la 16 ianuarie, după ce s-a îndepărtat suficient de insulele ocupate de S.U.A., comandantul submarinului s-a decis să transmită o radiogramă la comandantul flotei (era prima emisiune radio de la plecarea din Kure). În radiogramă se raportau următoarele :

„Atacul a avut loc la 12 ianuarie, conform planului. Au fost lansate toate T.C.S. Nu am putut stabili rezultatul atacului".

Abia după război s-a aflat din documentația ministerului apărării S.U.A. că în dimineața zilei de 12 ianuarie 1945 a fost scufundat în Golful Apra din Insula Guam un tanc petrolier de mare tonaj, în urma exploziei a patru torpile. O dată cu scufundarea tancului a pierit și majoritatea echipajului.

Iată deci tot ceea ce au putut realiza cele patru T.C.S. lansate de pe submarinul „I-58". Navele de luptă americane plecaseră din raionul Insulei Guam, fără ca cercetarea japoneză să descopere și să semnaleze acest lucru.

Conducătorii de torpile nu au descoperit în Golful Apra decît un tanc petrolier în care au intrat toți patru.

Neînsemnatul rezultat obținut nu justifica eforturile, pierderile și sacrificiile japonezilor : marșul plin de pericole al unui submarin pe o distanță de cca 2 880 Mm (dus și întors) timp de 26 de zile, patru ofițeri conducători de torpile sacrificați fără rost și patru torpile de construcție specială lansate pe un tanc petrolier.

Marile lipsuri și greșeli ale comandamentului japonez în organizarea și în conducerea acestei acțiuni, mai ales lipsa de informare datorită cercetării ineficace, au fost sesizate și de echipajele submarinelor și chiar de către conducătorii de torpile. Iată ce spunea cu amărăciune unul dintre ei, în scrisoarea lăsată înainte de moarte :

„...Înainte de a pleca cu torpila mea, aș fi vrut să cunosc în amănunt toate datele cercetării aeriene. Este o lipsă de răspundere să fim trimiși asupra inamicului fără să cunoaștem măcar în linii generale sistemul de apărare al bazei inamice sau situația din port. Nu am primit nici un fel de informații în această direcție..."

Să vedem care este bilanțul acțiunii celorlalte cinci submarine din detașamentul „Kongo".

„I-56" a ajuns în Insula Amiralității, unde a încercat de trei ori să pătrundă către poziția de lansare, fără să reușească însă din

cauza apărării antisubmarine extrem de puternice. După a patra încercare nereuşită s-a întors în bază fără să lanseze nici o T.C.S.

„I-47" a ajuns fără incidente pînă în raionul de acţiune, şi la 11 ianuarie a reuşit să pătrundă în baia Hollandia. În zorii zilei următoare, cu începere de la ora 04.00 submarinul a lansat cele patru T.C.S. la intervale de 30 de minute. Apoi a luat drum de înapoiere spre Kure, fără a reuşi să stabilească rezultatul atacului.

„I-53" s-a îndreptat conform misiunii, către strîmtoarea Kossol de lîngă Insula Palau. Ajuns în raion, submarinul a reuşit să lanseze în bune condiţii numai două T.C.S. O torpilă s-a defectat şi nu a mai putut fi lansată, iar cealaltă a făcut explozie imediat după lansare. Rezultatul acestui atac a rămas de asemenea necunoscut.

„I-36" a acţionat pentru a doua oară în raionul Insulei Ulithi Ajuns în raion, submarinul a lansat toate cele patru T.C.S. însă nu a putut stabili rezultatul atacului.

„I-48" a avut misiunea să acţioneze asupra navelor inamice, tot în raionul Insulei Ulithi. Nu se ştie dacă au fost lansate T.C.S. sau nu, deoarece acest submarin nu s-a mai înapoiat niciodată în bază. După război s-a aflat că „I-48" a fost scufundat de către un distrugător american la 22 ianuarie 1945, în raionul Insulei Ulithi.

În concluzie, submarinele din detaşamentul „Kongo" au lansat 14 T.C.S. Zece T.C.S. nu au fost lansate datorită defecţiunilor tehnice sau imposibilităţii pătrunderii submarinelor spre poziţia de lansare. Un submarin a fost pierdut.

Cu excepţia tancului scufundat la Insula Guam, rezultatele atacurilor cu T.C.S. nu au putut fi stabilite nici după război. De aceea este uşor de presupus că cele zece T.C.S. lansate de submarinele „I-47", „I-53" şi „I-36" au nimerit asupra unor obiective cu totul neînsemnate, astfel că zece conducători de torpile s-au jertfit cu totul inutil.

2

Către sfîrşitul lunii februarie 1945, forţele amfibii americane din Pacific au început pregătirile pentru debarcarea în Insula Ivodzima. Comandamentul flotei japoneze, aflînd că nave mari de luptă americane execută trageri de artilerie asupra litoralului insulei, a ordonat constituirea imediată a unui nou detaşament „Kaitens", care să acţioneze asupra navelor americane. Detaşamentul a primit denumirea de „Tibaia" şi avea în compunerea sa submarinele „I-368", „I-370" şi „I-44", cu cîte patru T.C.S.

Cele trei submarine au plecat din Kure la 22 februarie. La 25 februarie, submarinul „I-370" a fost scufundat de un distrugător

american, înainte de a ajunge la Insula Ivodzima. A doua zi este scufundat și submarinul „I-368", în urma atacului unui avion american. Al treilea submarin „I-44" a fost singul care a reușit să ajungă în raionul Insulei Ivodzima. Aici însă, fiind descoperit de un distrugător, a fost obligat să rămînă în imersiune timp de 46 ore. Atacurile cu grenade antisubmarine nu au avut efect prea mare, însă condițiile de viață din submarin deveniseră insuportabile. Aerul era viciat la maximum, cu o concentrație foarte mare de bioxid de carbon. Jumătate din echipaj era lipsit de cunoștință, iar restul oamenilor abia mai erau în stare să se miște. Erau necesare eforturi supraomenești pentru ca cei care se mai țineau pe picioare să-și execute manevrele la posturile lor de luptă.

În aceste condiții, comandantul submarinului a fost obligat să renunțe la executarea misiunii și a ordonat înapoierea la bază. Pe drum doi oameni din echipaj au murit. Doi conducători de torpile erau leșinați, iar ceilalți doi erau într-o asemenea stare de epuizare, încît desigur nu și-ar fi putut conduce torpilele la țintă. Cu toate acestea, la înapoierea în bază comandantul submarinului a fost destituit imediat din funcție de către comandantul flotei de submarine.

În felul acesta, acțiunea detașamentului „Tibaia" s-a terminat printr-un eșec total.

Nici acest insucces nu i-a potolit pe japonezi. S-a mai format încă un detașament, numit „Kamitake", în compunerea căruia au fost incluse submarinele „I-58" și „I-36". Misiunea detașamentului era să atace cu T.C.S. navele inamice aflate în staționare în raionul Insulei Ivodzima, cu scopul de a provoca forțelor de debarcare orice fel de pierderi, chiar și în nave mici.

Submarinul „I-58", comandat de același Mochitsura Hashimoto, pe care l-am întîlnit în detașamentul „Kongo", a ieșit din baza Kure la 1 martie 1945, întreptîndu-se spre raionul de acțiune. Traversada s-a executat în condiții foarte grele, sub hărțuiala continuă a aviației și a navelor de suprafață, care constituiau un permanent pericol pentru submarin.

În ziua de 7 martie, submarinul a ajuns în raionul Insulei Ivodzima. Pe ecranul stației de radiolocație se distingeau contururile litoralului de nord al insulei. După apusul soarelui, submarinul a ieșit la suprafață și s-a executat pregătirea finală a T.C.S. în vederea lansării. Conform obiceiului, la cină, echipajul submarinului și-a luat adio de la conducătorii de torpile.

Comandantul a hotărît lansarea T.C.S. în dimineața următoare. La ora 23.00 s-a terminat încărcarea bateriilor de acumulatoare și submarinul naviga la suprafață, cu viteza de 15 Nd, spre punctul

de lansare situat la 17 Mm nord-est de Insula Ivodzima. Începuse să plouă. Noaptea întunecoasă şi vizibilitatea redusă favorizau în mod deosebit acţiunea T.C.S. Conducătorii de torpile se găseau pe punte lîngă torpile, în aşteptarea ordinului de ocupare a locurilor. Mai erau aproape două ore pînă la momentul lansării.

Cînd totul era pregătit pentru declanşarea atacului, cînd existau indicii că în raion staţionează nave de luptă la o distanţă nu prea mare, comandantul submarinului primeşte prin radio un ordin urgent, cu următorul conţinut :

„Operaţia «Kamitake» se anulează. Submarinul «I-58» va pleca imediat în raionul Insulei Okinoşima pentru a participa la operaţia «N.A.» a flotei, cu misiunea de staţie de radioplutitoare. Operaţia se va executa în ziua de 11 martie".

A fost o adevărată bombă, atît pentru comandant, cît şi pentru echipaj şi oamenii de sacrificiu. Era o absurditate să se renunţe la misiune, în momentul în care submarinul a ajuns atît de aproape de ţintă, după un marş plin de primejdii şi riscuri.

Comandantul era pus la grea cumpănă. Nu vroia să piardă şansa unui succes însemnat, nu îndrăznea să refuze executarea ordinului primit şi nici nu putea raporta prin radio comandamentului situaţia în care se găsea. În timp ce comandantul căuta o ieşire din această încurcătură, s-a recepţionat o nouă radiogramă, prin care se ordona :

„Operaţia «N.A.» fiind foarte importantă, ordinul dat anterior trebuie executat neapărat, cu orice risc. Raportaţi drumul de înapoiere şi timpul aproximativ cînd veţi ajunge în raionul Insulei Okinoşima".

În faţa acestei situaţii, comandantului nu-i rămînea altceva de făcut decît să execute noul ordin primit, cu un conţinut atît de categoric. Aruncînd de pe punte peste bord, ca pe un lest inutil torpilele speciale, submarinul s-a îndreptat cu toată viteza spre Insula Okinoşima. Pe timpul marşului s-au întîmpinat aceleaşi pericole din partea aviaţiei şi navelor antisubmarine inamice. O dată ajuns în raionul Insulei Okinoşima, submarinul a primit ordin să se înapoieze în baza Kure, fără nici o altă explicaţie suplimentară.

Cît despre cel de al doilea submarin al detaşamentului „Kamitake", acesta a plecat din Kure în ziua de 2 martie. Imediat după ce a trecut de strîmtoarea Bungo, „I-36" a fost informat de amînarea operaţiei şi a primit ordin să se înapoieze imediat în bază.

* * *

La 24 martie 1945, cînd grupări navale americane au început să execute trageri de artilerie asupra Insulei Okinawa în vederea debarcării trupelor pe insulă, trei submarine japoneze au

primit ordin să transporte T.C.S. în acest raion, pentru atacul navelor mari de luptă. Nici această acțiune nu a avut succes. Toate cele trei submarine plecate în misiune („I-8", „RO-41" și „RO-46") au fost scufundate fie pe timpul marșului spre Insula Okinawa, fie în raionul insulei, înainte de lansarea T.C.S. de la bord.

Forțele navale și aeriene americane au organizat în zona de nord-vest a Pacificului un puternic baraj antisubmarin, aproape imposibil de străbătut. În afară de aceasta, aliații se bucurau în acea perioadă de o superioritate covîrșitoare de forțe, atît pe mare cît și în aer. Cu toate acestea, comandamentul japonez ordonă din nou constituirea unui detașament „Kaitens", care să acționeze asupra navelor americane din raionul Okinawa. Noul detașament care a primit denumirea de „Tatara" avea în compunerea sa submarinele „I-47", „I-56", „I-58" și „I-44", fiecare cu cîte patru T.C.S. instalate pe punte.

Submarinul „I-47" a plecat din Kure spre Insula Okinawa la 19 martie. Pe timpul marșului, submarinul a fost atacat în repetate rînduri de nave și de grupuri mari de avioane inamice. În urma acestor atacuri s-au produs avarii la corpul submarinului, care a început să lase în urmă o dîră groasă de ulei, vizibilă de la mare distanță și care putea atrage ușor navele și mai ales avioanele antisubmarine inamice. Singura soluție adoptată de altfel de comandantul submarinului a fost înapoierea imediată în baza Kure.

Submarinele „I-56" și „I-44" au dispărut fără urmă. De la 3 aprilie cînd au ieșit din bază, nu s-a aflat nimic de soarta lor. Abia după terminarea războiului a rezultat din documentele ministerului apărării S.U.A. că probabil cele două submarine au fost scufundate de către distrugătoarele americane în raionul Insulei Okinawa.

Al patrulea submarin al detașamentului „I-58" a plecat din bază la 2 aprilie. A stat în mare timp de aproape o lună hărțuit continuu de aviația antisubmarină și de navele inamicului, fără a reuși să se apropie de Insula Okinawa. Numai în decurs de șapte zile asupra submarinului s-au executat cincizeci de atacuri de aviație. Zborurile dese ale aviației inamice nu permiteau adesea încărcarea completă a bateriilor de acumulatoare, operație care dura minimum cinci ore, iar uneori submarinul nu putea rămîne la suprafață nici chiar 30 de minute, timp necesar pentru încărcarea buteliilor cu aer la înaltă presiune. Fără acest aer ieșirea submarinului din imersiune ar fi fost imposibilă.

În urma ordinului primit de la comandamentul flotei, submarinul „I-58" s-a înapoiat în bază la 29 aprilie, fără să fi reușit să lanseze măcar o torpilă.

Noul eșec înregistrat de detașamentul „Tatara“ a dus statul major al flotei japoneze la concluzia că acțiunea cu T.C.S. nu este posibilă în raionul de debarcare din Insula Okinawa din cauza apărării antisubmarine foarte puternice și că singura soluție rămînea executarea atacului cu T.C.S. asupra comunicațiilor oceanice care legau Okinawa cu celelalte baze ale S.U.A.

Noua misiune care trebuia rezolvată de T.C.S., precum și de submarinele purtătoare, prezenta dificultăți destul de mari. Era vorba acum să se atace navele în marș, pe comunicații, ceea ce constituia o problemă mult mai grea decît atacul unor nave în staționare. De aceea, submarinele au fost astfel amenajate încît conducătorii de torpile să-și poată ocupa locurile din torpile în timpul cînd submarinul se găsea în imersiune. De asemenea, s-a mărit numărul de containere pentru torpile pe puntea submarinelor. Acum, fiecare submarin putea transporta cîte șase T.C.S., în loc de patru.

3

Pentru atacul navelor inamice pe căile de comunicații oceanice din Pacific, comandamentul flotei japoneze a constituit detașamentul „Amatake“, în care au fost incluse submarinele „I-47“ și I-36“. Submarinele au ajuns pe comunicațiile inamice și au reușit să lanseze opt din cele douăsprezece T.C.S. de care dispuneau, însă nu s-a putut stabili rezultatul atacului.

„Amatake“ este ultimul detașament „Kaitens“ din flota japoneză. În continuare, pentru transportul T.C.S. pînă în raionul de atac, au fost folosite numai submarine izolate.

În ziua de 5 mai 1945 a plecat din baza Kure submarinul „I-367“, cu cinci T.C.S. pe punte. La est de Insula Okinawa au fost lansate două T.C.S., care au reușit să scufunde două nave neidentificate.

Un alt submarin („I-361“), care avea misiunea să patruleze în raionul Okinawa între 23 mai și 15 iunie, a dispărut fără urmă și nu s-a mai reîntors niciodată în bază. Aceeași soartă a avut-o și submarinul „I-165“, care primise misiunea de crucieră în raionul Insulelor Mariane.

A mai fost folosit submarinul „I-363“, care s-a înapoiat în bază fără să lanseze nici o T.C.S. și submarinul „I-36“, care a lansat două T.C.S. După explozia auzită, se presupune că a fost scufundat un distrugător inamic.

Unul din ultimele submarine care au participat la acțiunile „Kaitens" pe comunicațiile oceanice inamice a fost „I-58", comandat de Mochitsura Hashimoto, despre care s-a mai vorbit. Submarinul a plecat din Kure la 16 iulie 1945, cu șase T.C.S. pe punte și șase conducători de sacrificiu ambarcați la bord.

Ajungînd în raionul principal de acțiune al submarinului, Hashimoto hotărăște să execute cruciera pe nodul de comunicații care lega principalele baze americane din Insulele Leyte, Saipan, Okinawa, Guam, Palau și Ulithi. În ziua de 28 iulie la ora 14.00 a fost observat prin periscop un tanc mare petrolier, însoțit de un distrugător. Au fost lansate T.C.S. nr. 2 și nr. 1. După 50 de minute, respectiv o oră de la lansare, s-au auzit două explozii puternice. Din cauza unui văl dens de ceață care a apărut la suprafața oceanului, nu s-a putut constata vizual rezultatul atacului. După „o scurtă rugăciune pentru sufletele celor doi oameni de sacrificiu dispăruți și după urările de fericire pe lumea cealaltă", submarinul și-a continuat cruciera.

Un însemnat succes îl realizează submarinul „I-58" prin scufundarea crucișătorului american „Indianopolis". Era ultimul tip de crucișător, cu cea mai mare viteză din flota S.U.A., crucișătorul care transportase de curînd în Insula Tinian bomba atomică ce urma să fie lansată asupra Hiroșimei. Ajungînd într-o poziție favorabilă de atac, căpitanul Hashimoto lansează o jerbă de șase torpile clasice, din care trei lovesc ținta. Crucișătorul se scufundă în cîteva minute și majoritatea echipajului piere în apele oceanului.

Submarinul s-a îndreptat spre nord pentru a vîna noi ținte. Nu l-au oprit din continuarea misiunii nici informațiile despre cele două bombe atomice lansate de americani asupra orașelor Hiroșima și Nagasaki, nici vestea intrării în război a Uniunii Sovietice împotriva Japoniei.

În perioada 10—15 august, submarinul „I-58" a lansat și celelalte patru T.C.S. asupra unor transportoare și distrugătoare americane. După exploziile auzite se pare că toate și-au atins țintele.

În seara de 15 august 1945, comandantul submarinului a primit o radiogramă prin care se anunța capitularea Japoniei. „I-58" s-a îndreptat imediat spre bază, unde a ajuns la 17 august. Aici lui Hashimoto i s-a anunțat oficial ordinul de capitulare.

Se trăsese cortina peste ultimul act jucat de submarinul „I-58" și de întreaga flotă imperială japoneză. Abia acum, cînd era deja prea tîrziu, s-a putut vedea cît de lipsit de sens a fost sacrificiul celor 80 de conducători de torpile.

Ca și scafandrii de luptă, T.C.O. au înregistrat numeroase și grave eșecuri înainte de a obține unele rezultate pozitive. S-a văzut la acțiunile T.C.O. din Flotila a 10-a M.A.S. a Italiei cîte torpile au fost pierdute sau nu au putut ajunge la țintă din cauza defecțiunilor tehnice. Uneori aceste acțiuni se soldau chiar cu victime omenești și în majoritatea cazurilor conducătorii de torpile cădeau prizonieri.

Principalul succes realizat prin scufundarea a două nave engleze cu T.C.O. a avut ca precedent cîteva încercări nereușite și a fost posibil mai ales datorită lipsei de vigilență a grupărilor navale engleze pe timpul staționării. De altfel, după această victorie atacurile cu T.C.O. asupra navelor engleze din Alexandria încetează. Ele tot nu ar fi avut nici o șansă de reușită, deoarece englezii au luat în curînd puternice măsuri de siguranță.

Același lucru s-a întîmplat și la Gibraltar. Folosindu-se condiții favorabile și o idee ingenioasă s-au obținut unele rezultate, precedate însă și acestea de cîteva eșecuri. O dată cu dispariția condițiilor favorabile și întărirea măsurilor de siguranță, au încetat și atacurile.

Dacă am încerca să facem o reprezentare grafică a rezultatelor obținute de T.C.O. italiene, acestea s-ar prezenta sub forma unei curbe care pleacă de la zero, crește treptat, atingînd un maxim, după care scade brusc pînă aproape de zero.

O existență și un sfîrșit și mai lipsite de glorie au avut-o torpilele „Neger" ale nemților. Construite și puse să acționeze către sfîrșitul războiului, cînd prăbușirea Germaniei era evidentă pentru toți oamenii lucizi, T.C.O. germane au apărut mai mult ca un joc de copii. Era o încercare naivă, întreprinsă nu în scopul de a schimba cursul războiului — aceasta nimeni nu ar fi crezut-o —, ci de a amîna pe cît posibil deznodămîntul inevitabil.

Cît privește acțiunea torpilelor conduse de oamenii de sacrificiu „Kaitens", s-a subliniat la începutul lucrării caracterul inuman al acestei măsuri extremiste luate de japonezi în perioada „apărării disperate" a războiului din Pacific. Zeci de tineri au fost trimiși la moarte conștientă, fără ca sacrificiul lor să provoace o cît de mică slăbire a fortelor inamicului, fără a mai vorbi de evitarea sau amînarea dezastrului Japoniei.

Rezultatele cu totul neînsemnate obținute de T.C.S. japoneze se datoresc pe de o parte supremației covîrșitoare a americanilor pe mare și în aer, atît din punct de vedere numeric cît și calitativ,

precum şi puternicei apărări antisubmarine, organizate pe o mare adîncime, iar pe de altă parte — organizării extrem de defectuoase a acţiunilor T.C.S. de către comandamentul japonez. Submarinele purtătoare de T.C.S. erau trimise în misiune orbeşte, fără să li se facă asigurarea cu alte forţe şi fără să li se furnizeze informaţii oportune. Cercetarea japoneză era absolut ineficace. Pe timpul traversadei submarinelor (10—20 zile) situaţia în raionul de acţiune se schimba şi submarinele, neinformate la timp, nu mai găseau obiectivele pe care trebuia să le atace. Şi atunci erau obligate să lanseze torpilele asupra unor nave de importanţă minoră. Pe scurt, folosirea T.C.S. „Kaitens" a reprezentat o acţiune lipsită de orice raţiune, acţiune care putea fi iniţiată numai în condiţiile unei totale derute, creată de disperare.

PARTEA A PATRA

ASALTUL LA SUPRAFAȚA APEI

În afară de acțiunile de diversiune submarină descrise pînă aici, unele flote au folosit și mijloace de asalt la suprafața apei, în cursul celui de-al doilea război mondial. Acestea sînt cunoscute sub denumirea de „vedete de asalt explozive" (le vom numi, pe scurt, vedete de asalt) și, după datele existente, au executat cîteva acțiuni cu caracter limitat în Italia, Germania și Japonia.

Cu toate că, aparent, vedetele de asalt nu fac parte din categoria forțelor și mijloacelor de diversiune submarină, considerăm totuși că este indicat să vorbim pe scurt și despre ele, din mai multe motive. În primul rînd, acest gen de mijloace de luptă „minore" a fost inclus și folosit în cadrul marilor unități de asalt și diversiune submarină ; Flotila a 10-a M.A.S., în Italia și Gruparea „K", în Germania. În afară de aceasta, în unele cazuri s-au executat acțiuni comune ale mijloacelor de diversiune submarine și de suprafață (T.C.O. în cooperare cu vedete de asalt), cum a fost de exemplu în atacul Flotilei a 10-a M.A.S. asupra Maltei.

Așa cum se va vedea mai jos, deși încărcătura de exploziv se transporta spre țintă la suprafața apei, explozia se producea la obiectiv în imersiune, aproape de chila navei sau chiar sub navă. În sfîrșit, omul se salvează sărind din vedetă în apă, unde mult timp va rămîne înotînd, ceea ce are directă tangență cu modul de acțiune a scafandrilor de luptă.

După cum ne amintim din partea întîi a lucrării, ideea utilizării vedetelor de asalt a apărut inițial în Italia, în paralel cu elaborarea proiectelor pentru primele T.C.O. Destinate inițial a fi transportate cu hidroavioane, vedetele de asalt au suferit treptat cîteva transformări și perfecționări, pînă cînd au ajuns la forma finală în care au executat acțiunile de luptă.

Sînt cunoscute două tipuri principale de astfel de mijloace de luptă „minore": vedete de asalt „M.T.M.", din Flotila a 10-a M.A.S. a Italiei și vedete de asalt „Linse" din Gruparea „K" a flotei germane, asemănătoare ca principiu de construcție și funcționare, însă avînd la bază o tactică diferită de folosire în luptă. Să facem cunoștință cu ele.

Capitolul I

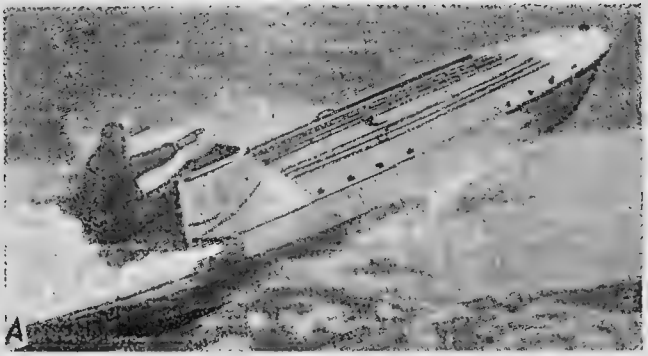
VEDETELE DE ASALT EXPLOZIVE

• Descriere • Funcționare • Tactica folosirii în luptă

Vedeta de asalt „M.T.M." din Flotila a 10-a M.A.S. avea următoarele caracteristici tehnico-tactice : lungime — 5,2 m : lățimea — 1,9 m ; un motor „Alfa Romeo" de 250 CP asigură o viteză maximă de 39 Nd ; autonomia — 5 ore, la viteza maximă. Elicea și cîrma formau un bloc comun care putea fi ridicat ușor din apă în cazurile cînd vedeta trebuia să treacă peste diferite obstacole (plase, estacade etc.). Motorul, de tip sport, se putea detașa de corpul vedetei.

În partea din față a vedetei de asalt era amplasată o încărcătură de 300 kg exploziv, prevăzută cu un aparat de aprindere hidrostatic. În afară de aceasta, în partea centrală, vedeta mai avea o încărcătură de exploziv auxiliară de tip „șnur" care făcea explozie în momentul izbirii țintei.

Vedeta era condusă de un singur om. Transportul pînă în apropierea raionului de acțiune se asigura de către navele de suprafață (distrugătoare, nave auxiliare) care ambarcau vedetele pe punte. Pe timpul deplasării spre țintă, conducătorul vedetei evita cu atenție toate obstacolele care îi stăteau în cale sau trecea peste ele atunci cînd era posibil. La o anumită distanță de obiectiv (80 — 100 m), conducătorul vedetei o dirija direct spre ținta aflată în staționare, bloca cîrma pe această direcție, elibera siguranța aparatului de aprindere, după care sărea în apă, lăsînd vedeta să se deplaseze independent spre obiectiv, cu ajutorul motorului și al cîrmei blocate. În momentul în care conducătorul părăsea vedeta, era catapultată în apă partea de scaun care-i servise de rezemătoare pe timpul conducerii și care de acum înainte urma să fie folosită drept plută de salvare. Conducătorul se așeza cu pieptul pe această







Vedeta de asalt italiană de tipul „M.T.M.“

A — vedeta a fost orientată către țintă, cîrma a fost blocată, s-a dat viteza maximă ; timonierul este gata de catapultare ; *B* — vedeta, fără timonier, se îndreaptă direct spre țintă ; *C* — timonierul a reușit ca în minimum de timp să se ridice pe pluta pneumatică pentru a nu suferi presiunea exploziei submarine.

plută improvizată, urmărind ca în momentul exploziei să se găsească în apă cu o cît mai mică parte a corpului, pentru a suferi cît mai puțin de pe urma presiunii provocate de explozie.

În acest timp vedeta își continua drumul constant pînă în momentul izbirii țintei cînd, prin explozia încărcăturii auxiliare, vedeta era ruptă în două. Partea posterioară a vedetei era trasă repede la fund de greutatea motorului. Partea din față, cuprinzînd încărcătura principală de exploziv, se scufunda de asemenea de-a lungul bordajului navei inamice, și la o imersiune aproximativ egală cu pescajul navei, aparatul de aprindere cu dispozitiv hidrostatic producea explozia încărcăturii aproape de chila navei inamice.

Cît despre conducător, acesta fie că încerca să înoate pînă la mijloacele care transportaseră vedetele de asalt, fie că — în cazurile cele mai frecvente — ajungea înot pînă la mal, unde era luat prizonier. Au fost desigur și situații cînd conducătorii de vedete au pierit sub focul dezlănțuit de pe navele atacate sau de pe avioanele de vînătoare ale inamicului.

În flota italiană a mai fost construită vedeta de asalt tip „M.T.R.", cu același principiu de construcție și funcționare ca și vedeta „M.T.M.", însă de dimensiuni mai mici, pentru a putea fi transportată în containere speciale pe puntea submarinelor pînă în apropierea raionului de acțiune. Nu există însă nici un fel de date asupra locului, timpului și modului de acțiune al acestui tip de vedetă de asalt.

* * *

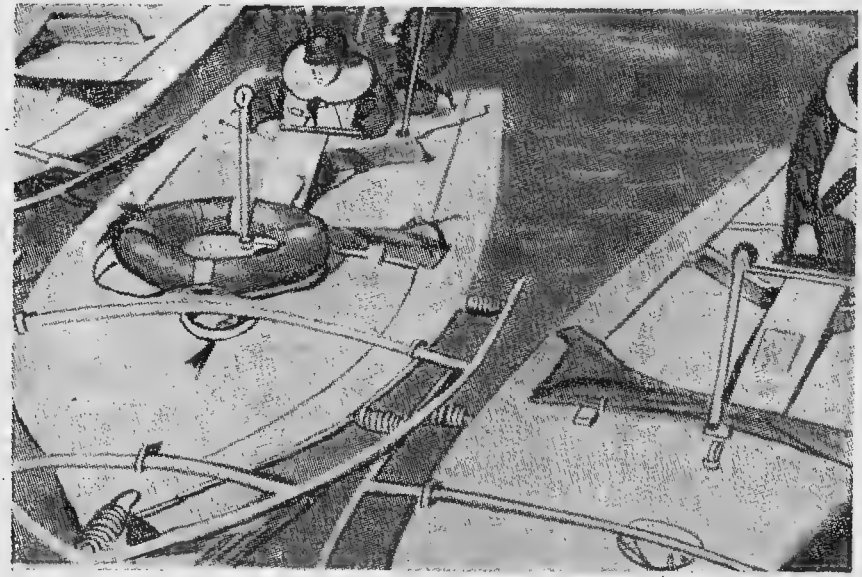
Vedetele de asalt germane de tipul „Linse" au fost construite și folosite inițial în cadrul armatei de uscat, în Regimentul „Brandemburg", subordonat centrului de informații german și care includea subunități speciale de asalt și diversiune. Acest regiment a experimentat cu succes vedetele „Linse" pe apele lacului Boden (Boden See), situat la intersecția frontierelor Germaniei, Elveției și Austriei.

Gruparea „K", primind misiunea să acționeze asupra forțelor de debarcare anglo-americane din Mediterana și din Golful Senei, a căutat să obțină, să construiască, să improvizeze și să organizeze tot felul de mijloace de diversiune pentru a putea face față misiunii grele care îi revenea. Situația flotei germane în general și a Grupării „K", în special, era deosebit de critică în acea perioadă. Spre deosebire de italieni, nemții nu s-au gîndit la forțele „minore" de luptă pe mare decît spre sfîrșitul războiului, în etapa „copilăriei ultimului an de război al Germaniei". Torpilele conduse de oameni (tip „Neger") nu aveau încă echipajele instruite. Existau

numai 12 submarine pitice, aflate de asemenea în faza de antrenament. În aceste condiții, Gruparea „K" reușește să obțină, după repetate intervenții, un număr de 30 vedete „Linse" de la Regimentul „Brandemburg".

Experiențele efectuate cu aceste vedete în Golful Lübeck (Marea Baltică) au dat rezultate pozitive. Puse însă să funcționeze pe mare, în raionul de debarcare de la Anzio, în Italia (unde au fost folosite și T.C.O. „Neger"), vedetele „Linse" s-au dovedit a fi total necorespunzătoare. Avînd dimensiuni mici și fiind construite din placaj subțire, vedetele țineau marea cu multă greutate chiar pe timp bun, nefiind capabile să reziste la mișcările de ruliu și tangaj. O nouă încercare de utilizare a vedetelor în Golful Senei a suferit de asemenea un eșec total.

Ajungînd la concluzia că acest tip de vedete de asalt poate fi folosit în bazine sau golfuri închise, însă este absolut ineficace



Vedeta de asalt germană „LINSE". Vedeta avea o încărcătură de 300 kg exploziv care exploda la izbirea de nava-țintă. În apropierea navei inamice, timonierul părăsea vedeta care continua să fie dirijată spre nava inamică prin radio.

la mare largă, Gruparea „K" a hotărît să-și construiască un nou tip de vedete de asalt.

Noua vedetă de asalt „Linse" avea la bază același principiu de construcție și funcționare ca și proiectul inițial, însă era de dimensiuni mai mari și cu calități nautice superioare. Construirea noilor vedete a durat aproximativ o lună, timp în care s-a desfășurat — în paralel — și instruirea și antrenamentul echipajelor vedetelor în centrul de instrucție „Blaukoppel".

Organizarea, funcționarea și modul de acțiune al vedetelor de asalt „Linse" constau în următoarele.

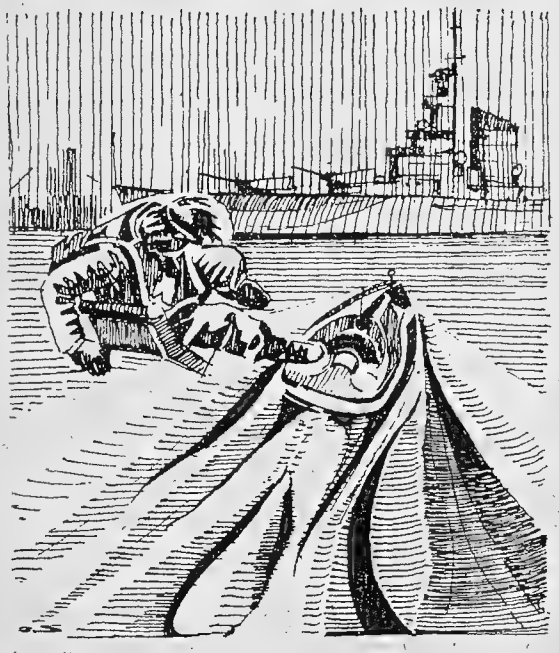
Vedetele erau organizate pe secții de cîte trei unități. În cadrul fiecărei secții, una din vedete era destinată pentru teleghidarea prin radio spre țintă a celorlalte două vedete. Vedeta de dirijare avea un echipaj de trei oameni, dintre care unul era comandantul secției. Celelalte două vedete — vedetele explozive — aveau ca echipaj cîte un singur timonier, cu misiunea de a le conduce pînă în apropierea țintei. Apoi, după ce timonierii săreau în apă, la o anumită distanță față de obiectiv, vedetele explozive erau teleghidate în continuare pînă la contactul cu ținta, prin radio, de către vedeta de dirijare.

Secțiile de vedete acționau independent, plecînd din puncte de pe litoral situate la mică distanță de raionul de staționare a navelor inamice, astfel încît nu mai era necesar să fie remorcate. Pe timpul deplasării spre raionul de acțiune, vedetele secției navigau într-o formație strînsă. La descoperirea obiectivului de atac, comandantul secției repartiza țintele pentru cele două vedete explozive, după care secția lua drum către inamic, cu motoarele vedetelor funcționînd la regimul de zgomot minim. Se urmărea prin aceasta ca inamicul să descopere vedetele cît mai tîrziu posibil.

Vedeta de dirijare naviga în pupa uneia din cele două vedete explozive. La semnalul comandantului secției, toate vedetele plecau la atac spre inamic, cu viteza maximă. Fiecare dintre conducătorii vedetelor explozive puneau maneta de gaze a motorului la indicele „toată viteza", armau mecanismul de aprindere al încărcăturii de exploziv și puneau în funcțiune aparatul de teleghidaj prin radio. Mai rămîneau încă puțin timp la locurile lor, verificînd direcția de deplasare a vedetei și funcționarea corectă a sistemului de teleghidaj. Apoi, la cîteva sute de metri de țintă, conducătorii vedetelor explozive săreau în apă printr-o zvîcnire energică și, susținuți de

o centură de salvare, începeau să plutească la suprafața apei așteptînd să fie pescuiți de vedeta de dirijare.

Înainte de a se ocupa însă de salvarea celor doi timonieri, vedeta de dirijare trebuia să rezolve problema mult mai urgentă și mai importantă a teleghidajului vedetelor explozive. Ea trebuia să mențină cele două vedete, cu ajutorul unor comenzi transmise prin unde ultrascurte, pe direcția spre țintă și să le conducă în modul acesta pînă la contactul cu ținta. Operația de teleghidaj era executată de comandantul secției și de un operator radio. (Al treilea membru al echipajului vedetei de ghidaj era timonierul.) Fiecare din aceștia ținea pe genunchi cîte o cutie cu mai multe butoane, prin intermediul cărora se puteau transmite următoarele șapte comenzi : cîrma dreapta ; cîrma stînga ; stop motorul ; pornirea motorului ; motorul încet înainte ; motorul toată viteza înainte ; explozia încărcăturii. Ultima comandă se dădea numai în cazul cînd vedeta nu izbea ținta, în scopul distrugerii ei, pentru a nu cădea în mîinile inamicului. Dacă vedeta lovea ținta, explozia se producea automat, fără a mai fi necesară telecomanda.



Vedeta de asalt a fost dirijată spre țintă. La 200 m distanță timonierul vedetei se catapultează cu scaunul care va avea rolul de plută de salvare.

Pentru ca operatorii radio de pe vedeta de dirijare să poată conduce mai ușor vedetele explozive spre țintă pe timp de noapte, acestea erau prevăzute cu cîte un sistem de două lămpi dirijate. Fiecare vedetă avea în prova o lampă de culoare verde, iar în pupa, la o înălțime mai mică, o lampă de culoare roșie, care se aprindeau în momentul cînd timonierul sărea în apă. Cu ajutorul aliniamentului format de cele două lămpi ale vedetei și care se profilau pe obiectiv, operatorii radio puteau menține ușor vedetele pe direcția spre obiectiv. Astfel, de exemplu, dacă lumina roșie (din pupa) se deplasa în stînga luminii verzi, aceasta însemna că vedeta explozivă s-a abătut spre dreapta de la direcția corectă și atunci operatorul trebuia să dea comanda „cîrma stînga" pînă cînd cele două lumini se vedeau din nou pe aliniament ș.a.m.d.

Vedetele explozive erau prevăzute cu cîte o încărcătură de 300 kg exploziv dispusă la pupa și o încărcătură de exploziv auxiliară, situată spre prova. De asemenea, fiecare vedetă mai avea în jurul provei — la o distanță de 15 cm — o ramă metalică sprijinită pe cîteva arcuri în formă de spirală. Arcurile erau în legătură cu percutorul care provoca explozia încărcăturii auxiliare. În momentul cînd vedeta izbea nava inamică, datorită șocului produs, rama metalică sărea din locașul ei și arcurile spirale eliberau percutorul care făcea să explodeze încărcătura auxiliară. În urma acestei explozii jumătatea din față a vedetei era complet sfărîmată, iar pupa, îngreunată de motor și de încărcătura de exploziv principală, începea să se scufunde. Aparatul de aprindere al încărcăturii principale era pus în funcțiune în momentul izbirii, însă fiind prevăzut cu un mecanism de întîrziere reglabil între 2,5—7 secunde, explozia se producea în imersiune, sub chila navei, avînd același efect distructiv ca și explozia unei mine de dimensiuni mari.

Abia după ce a fost asigurată explozia celor două vedete prin izbirea țintelor, vedeta de dirijare se ocupa de pescuirea din apă a celor doi timonieri. După ce se realiza și acest lucru, vedeta de dirijare cu cei cinci oameni din echipaj lua viteza maximă, manevrînd pentru a scăpa de urmărirea navelor inamicului (în special a vedetelor torpiloare). Vedeta făcea tot posibilul să ajungă în bază înainte de a se lumina de ziuă, deoarece în caz contrar devenea victima sigură a aviației de vînătoare inamice care la acea dată avea o supremație totală în aer.

Capitolul II

ACȚIUNILE VEDETELOR DE ASALT ALE FLOTILEI A 10-A M.A.S. ÎN MEDITERANĂ

● Primul și ultimul succes al vedetelor de asalt „M.T.M." ● Atacul din Golful Suda ● Eșecul tragic suferit de Flotila a 10-a M.A.S. la Malta ● Alte acțiuni sporadice și ineficace de asalt la suprafața apei

1

Intrarea Greciei în război, la 28 octombrie 1940, a dat posibilitatea Angliei să-și lărgească sistemul de bazare din Mediterana, prin folosirea locurilor bune de staționare oferite de configurația geografică favorabilă a coastelor și insulelor grecești. Majoritatea acestor locuri de staționare, bine adăpostite, erau în schimb slab apărate, lipsite de o amenajare corespunzătoare din punct de vedere militar. Această situație, avantajoasă pentru atacul mijloacelor de asalt de suprafață, a fost analizată de comandantul flotei italiene, care a ordonat Flotilei a 10-a M.A.S. să treacă la acțiune.

Una din aceste acțiuni, organizată la începutul lunii aprilie 1941, asupra bazelor Sarande și Corfu, a avut ca scop principal o nouă verificare practică a materialului, după atacul din Golful Suda și în vederea atacului asupra Maltei. La 3 aprilie, un grup de vedete de asalt „M.T.M.", concentrate inițial la Brindisi, au fost duse la remorcă pe Insula Saseno. Această insulă urma să fie folosită ca bază de plecare la atac.

La prima acțiune, îndreptată asupra bazei Sarande, au participat trei vedete „M.T.M." conduse de Moccagatta, Giobbe și Massarini. Conducerea generală a atacului o avea însuși Moccagatta, comandantul Flotilei a 10-a M.A.S. Extragem următoarele din jurnalul personal al acestuia.

„Am ieșit în mare în seara zilei de 4 aprilie. Vremea era liniștită și cerul acoperit de nori. Vedetele s-au îndreptat cu viteza maximă spre Sarande. Zgomotul produs de motoare în liniștea nopții era asurzitor. Abia am ajuns în apropierea Capului Feruccio și, la lumina unui proiector aprins de pe mal, inamicul a deschis asupra vedetelor un violent foc de mitraliere. Urmărind să evite focul, cele trei vedete s-au risipit, s-au pierdut una de alta și s-au înapoiat independent la Saseno. Numai vedeta lui Giobbe fusese lovită de două gloanțe de mitralieră.

În acțiunea din noaptea aceea nu am suferit pierderi, nici o victimă, însă atunci m-am convins de caracteristicile pozitive ale vedetelor de asalt și de buna pregătire a conducătorilor acestora."

A doua acțiune care a avut ca obiectiv baza Corfu a fost condusă tot de Moccagatta și la ea au participat și ceilalți doi conducători de vedete din noaptea de 4 aprilie. Nici această acțiune nu a realizat nici un efect material, din cauză că în momentul în care era planificat atacul vedetelor s-a executat și un atac neprevăzut al aviației italiene care ar fi periclitat vedetele. Din acest motiv atacul vedetelor nu s-a mai produs. Această a doua acțiune nereușită nu a avut deci ca rezultat decît o nouă verificare practică a materialului.

* * *

Una din cele mai bune baze maritime militare amenajate de englezi pe teritoriul Greciei și insulele acesteia o constituia baza din Golful Suda, pe coasta de nord-vest a Insulei Creta. Golful adînc oferea un foarte bun adăpost împotriva vîntului și valurilor, apărarea locului de staționare era bine organizată și amenajată, iar aprovizionarea cu materiale de tot felul era ușor de realizat.

Această importantă bază engleză constituia un permanent pericol pentru comunicațiile maritime italiene care legau Insulele Dodecanez (ocupate de Italia) cu bazele din Peninsula Italică. Din acest motiv, la începutul lunii decembrie 1940 a fost redislocată în Insula Leros o flotilă de vedete de asalt „M.T.M." cu misiunea de atac asupra navelor engleze din Golful Suda. Atacul urma să se producă, pe baza informațiilor cercetării, în momentul în care în golf se vor găsi nave engleze importante.

Moccagatta, comandantul Flotilei a 10-a M.A.S., a stat în Leros timp de o lună pentru a definitiva planul complex de atac asupra Golfului Suda. El s-a ocupat de asemenea în această perioadă de antrenamentul echipajelor vedetelor, precum și de studiul amănunțit al tuturor factorilor geografici, hidrometeorologici, tactici etc. pentru a asigura acțiunii maximum de șanse de reușită.

Pentru transportul vedetelor de asalt pînă în raionul de acțiune au fost destinate distrugătoarele de tip mai vechi „Francesco Crispi" și „Quintino Sella". Fiecare distrugător putea lua la bord cîte șase vedete. Pentru ambarcarea vedetelor pe punte și lansarea lor la apă, distrugătoarele au fost amenajate cu grue speciale, acționate electric. Datorită sistemului ingenios de manevră care a fost amenajat, precum și în urma numeroaselor antrenamente, s-a reușit ca toate cele șase vedete de la un distrugător să fie lăsate la apă în numai 35 secunde.

La 20 ianuarie 1941, Moccagatta s-a înapoiat în Italia pentru a-şi exercita atribuţiile de comandant al Flotilei a 10-a M.A.S., lăsînd vedetele „M.T.M." la dispoziţia comandantului forţelor navale din Marea Egee, amiralul Bianchieri. Comandant al flotilei de vedete „M.T.M." din Insula Leros a fost numit locotenentul Fagioni.

În perioada de luminozitate minimă, cu lună nouă, între 23 ianuarie şi 1 februarie, vedetele se găseau ambarcate pe cele două distrugătoare, în aşteptarea ordinului de declanşare a acţiunii. Concomitent, aviaţia italiană executa zilnic zboruri de cercetare deasupra Golfului Suda. Totuşi, timp de două luni nu s-a prezentat nici o situaţie favorabilă pentru atac. De remarcat că plecarea la atac, cu şanse de reuşită, era condiţionată de mai mulţi factori. În primul rînd, vremea bună trebuia să permită zborul aviaţiei de cercetare. În al doilea rînd, era necesar ca marea să fie liniştită, pentru ca vedetele să poată fi lansate la apă şi să poată naviga în siguranţă spre obiectiv. În al treilea rînd, distrugătoarele de transport vedete trebuia să fie în stare gata de marş. În sfîrşit, o condiţie importantă o constituia existenţa în Golful Suda a navelor mari inamice.

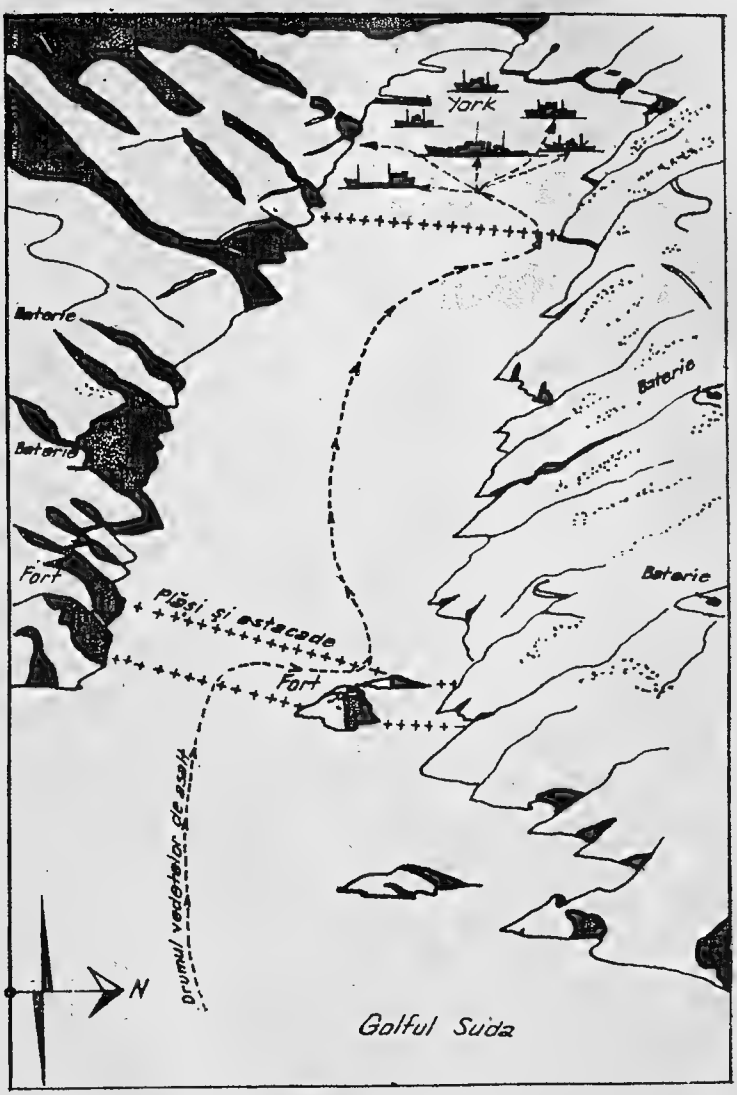
De două ori au ieşit în mare distrugătoarele în această perioadă şi au fost nevoite să se înapoieze fără rezultat în bază, din cauza inexistenţei uneia sau a cîtorva din condiţiile enumerate mai sus.

Aviaţia engleză a bombardat în repetate rînduri cele două distrugătoare de transport vedete, însă rezultatele bombardamentelor s-au limitat la avarii uşoare şi la rănirea superficială a doi conducători de vedete.

La 25 martie, cele două distrugătoare cu vedetele ambarcate la bord se găseau în Insula Stampalia (Astipalaia), unde au fost din nou bombardate de aviaţie engleză. În aceeaşi zi au fost întrunite toate condiţiile favorabile executării atacului. Timpul era frumos, marea liniştită, iar aviaţia de cercetare a descoperit în Golful Suda două distrugătoare, un crucişător de 10 000 tone şi aproximativ douăsprezece cargouri. Faţă de această situaţie s-a apăsat în sfîrşit pe butonul de declanşare a atacului.

Seara, deasupra mării s-a lăsat puţină ceaţă. Noaptea era întunecoasă, cu un cer frumos, înstelat. Cele două distrugătoare au ieşit în mare, au executat traversada fără incidente şi la ora 23.30 din 25 martie au ajuns la punctul de plecare la atac, situat la 10 Mm de litoralul inamic.

Conform ordinului au fost lăsate la apă numai şase vedete de asalt, după care distrugătoarele s-au înapoiat în bază. Cele şase vedete erau conduse de următorii : Luigi Fagioni (comandantul detaşamentului), Angelo Carbrini, Alessio de Vito, Tullio Tedeschi, Lino Beccati şi Emilio Barberi.



Modul de acțiune al vedetelor de asalt ale Flotilei a 10-a MAS în Golful Suda 25—26 martie 1941).

Abia acum, după lansarea vedetelor, urma partea cea mai grea și mai primejdioasă a acțiunii : pătrunderea neobservată în Golful Suda, trecerea peste plase și estacade și asaltul asupra navelor inamice.

Modul de desfășurare a atacului din Golful Suda a fost prezentat într-un raport oficial, întocmit de locotenentul Fagioni după înapoierea lui din prizonierat. la terminarea războiului. Iată pe scurt cuprinsul acestui raport.

„Timpul era frumos și vizibilitatea bună. Bătea un vînt slab de sud-vest și pe suprafața mării se agitau ușor doar valuri mici. Aproape de intrarea în golf am redus viteza, pentru a produce cît mai puțin zgomot. Ajungînd la primul obstacol, o plasă antisubmarină, am îndreptat vedeta spre jumătatea distanței dintre două geamanduri de susținere, reușind astfel să trec destul de ușor peste plasa care — la mijloc — cobora puțin sub nivelul apei. Celelalte vedete, urmîndu-mă în siaj, au trecut de asemenea peste plasă.

După cîteva minute am ajuns la al doilea obstacol pe care l-am evitat, reușind să mă strecor printre niște stînci care se ridicau din apă între o insuliță și țărmul golfului. Pentru a nu pierde legătura cu celelalte vedete am stopat și am așteptat, în derivă, la adăpostul coastei înalte, pînă cînd toate cele cinci vedete au trecut cu bine de obstacol. Apoi, preluîndu-mi locul în capul formației, m-am îndreptat spre mijlocul golfului.

Se făcuse ora 02.45 din 26 martie. Peste două ore și jumătate începea să se lumineze de ziuă. Considerînd că voi avea probabil de suferit o întîrziere la trecerea peste cel de al treilea obstacol, am mărit viteza și celelalte vedete m-au urmat. După 10 minute, două proiectoare au măturat suprafața apei din centrul golfului, fără însă a ne prinde în fasciculul lor. Rămîneam deocamdată nedescoperiți.

La ora 03.30 am ajuns la al treilea obstacol și am constatat că nu puteam trece peste el. Am procedat atunci ca și la al doilea obstacol, adică ne-am strecurat printr-o trecere foarte îngustă pe care am descoperit-o între mal și una din extremitățile obstacolului. Ne-am îndreptat apoi din nou spre mijlocul golfului și după cîteva minute am dat semnalul de adunare și stopare a motoarelor. Întrucît dispuneam încă de o rezervă de timp pînă la ivirea zorilor, am hotărît să mai așteptăm, pentru a ataca în condiții cît mai bune de vizibilitate, în timpul crepusculului de dimineață.

Între timp m-am orientat repede asupra situației din jur. Crucișătorul era ancorat la aproximativ 200 metri de noi, cargourile se găseau ceva mai departe și doar un singur tanc petrolier stătea la o distanță de 100 metri. Privind cu atenție prin binoclu, am ordonat

conducătorilor de vedete să-și întipărească bine în minte pozițiile exacte ale navelor inamice.

Așteptînd astfel nemișcați și într-o tăcere deplină, s-a făcut ora cinci și am observat cum la crucișător s-a dat deșteptarea echipajului. Auzeam semnalele fluierate cu sifleia și vedeam bine felinarele șefilor de echipaj care se agitau pe punte. Din coșul prova al crucișătorului se scurgea o dîră subțire de fum.

Se părea că a sosit momentul decisiv. Repartizasem deja țintele între vedete, iar vizibilitatea permitea executarea asaltului în bune condiții. Am dat deci semnalul de atac general : „Avanti !" *

Carbrini și Tedeschi aveau ca obiectiv de atac crucișătorul. Vedetele lor au pornit cu viteza maximă asupra țintei și după cîteva secunde a răsunat în golf bubuitul primei explozii. Îndată s-au dezlănțuit rafalele artileriei antiaeriene de pe navele inamice, într-o tragere dezordonată asupra unor avioane imaginare. După încă puțin timp am auzit spre dreapta o altă explozie. Am presupus că aceasta este opera lui Barberi.

Lîngă mine rămăsese numai Beccati. Conform planului de acțiune, trebuia să plece inițial la atac numai patru vedete, iar două să rămînă în rezervă și să acționeze în continuare în funcție de rezultatele obținute de cele patru vedete. Eu și Beccati rămăsesem deci în rezervă. Ne-am apropiat amîndoi cu vedetele de tancul petrolier, care se găsea în apropierea noastră. După ce Beccati a raportat că vede clar ținta, i-am dat ordin de atac și vedeta sa s-a îndreptat cu viteza maximă spre tanc. În același timp, în spatele meu a izbucnit o nouă explozie puternică. Văzînd crucișătorul care se canarisea tot mai mult la tribord, m-am hotărît să-l atac și eu, pentru a-i da lovitura de grație. Înainte de pornirea motorului însă, privind pentru ultima oară golful prin binoclu, am observat în spatele tancului o navă cu pitură de camuflaj, care era desigur o navă de luptă. Mi-am schimbat atunci hotărîrea inițială, am întors la dreapta și am plecat la atac spre această navă cu viteza maximă. După cîteva secunde am blocat cîrma și m-am aruncat în apă. S-a mai auzit puțin timp zgomotul motorului, apoi acesta a încetat, însă explozia nu s-a produs. Probabil vedeta a fost oprită de un corp plutitor sau un alt obstacol din golf și nu a mai ajuns la țintă.

Am început să înot din toate puterile spre malul nordic al golfului. Se luminase de ziuă. Deodată, de la prova unui cargou s-au auzit strigăte. După cîtva timp s-a apropiat de mine o barcă. Am fost ridicat din apă și dus la bordul cargoului unde, în careu,

* Înainte !

era adunat aproape întregul echipaj echipat cu centuri de salvare. După ce mi-am spus gradul și numele, am fost întrebat dacă nu cumva sînt pilot de pe un avion doborît și dacă mai există și alții împreună cu mine. Le-am răspuns negativ la toate întrebările.

Peste o jumătate de oră am fost escortat de cîțiva soldați de infanterie marină la arestul garnizoanei. Apoi, la ora 10.00, am fost transportat tot sub această escortă pe celălalt mal al golfului. Am trecut pe lîngă un tanc canarisit, avînd într-un bord o spărtură prin care se scurgea păcura. Crucișătorul era mult aprovat și canarisit la tribord, cu elicele deasupra apei. Deasupra golfului patrula un hidroavion la înălțime mică.

Am ajuns la un cheu mic unde era acostată una din vedetele noastre de asalt, absolut intactă. În jurul ei se adunaseră o mulțime de soldați curioși. Un ofițer m-a condus pînă la vedetă și, sub amenințarea pistolului, m-a întrebat dacă cercetarea vedetei prezintă vreun pericol. I-am răspuns afirmativ, propunîndu-i să îndepărteze mulțimea de curioși de lîngă vedetă. Ofițerul m-a mai întrebat unde se găsește încărcătura de exploziv și cum se poate dezarma aparatul de aprindere. I-am spus că nu știu nimic și i-am repetat același lucru și după ce m-a amenințat de cîteva ori cu pistolul. Văzînd că nu poate obține nimic de la mine, ofițerul a ordonat tuturor să se îndepărteze de vedetă, iar eu am fost condus din nou la arestul garnizoanei.

A doua zi, la închisoarea „Castello Paleocastro" m-am întîlnit cu ceilalți cinci conducători de vedete de asalt, care căzuseră și ei prizonieri.

Atacul s-a executat în strictă conformitate cu planul inițial, pe baza ordinelor și indicațiilor date de Moccagatta : asaltul în perioada crepusculului de dimineață ; repartizarea țintelor ; plecarea la atac : menținerea unei rezerve care să acționeze în funcție de rezultatele obținute de primul eșalon.

La 27 martie am obținut aprobarea să trimit o scrisoare familiei. Cu această ocazie am reușit ca, printr-un cod convențional, să comunic comandantului Flotilei a 10-a M.A.S. rezultatul atacului, precum și capturarea de către englezi a unei vedete „M.T.M.". Mai tîrziu am aflat că mesajul meu a ajuns la comandantul Flotilei abia în luna iunie 1941".

Așa a descris locotenentul Fagioni desfășurarea acțiunii din Golful Suda. Conducătorul de vedetă Carbrini povestește, la rîndul lui, modul în care s-a executat atacul asupra crucișătorului englez „York". Să-l ascultăm și pe acesta.

„După ce am trecut de cel de al treilea obstacol și am ajuns în mijlocul golfului, m-am apropiat de vedeta lui Fagioni și am stopat motorul, conform ordinului primit.

În față se distingea confuz silueta unei nave mari, iar în auz ne parvenea vag zgomotul produs de turboventilatoare.

Fagioni ne-a expus hotărîrea sa, repartizînd două vedete pentru atacul crucișătorului. Această misiune mi-a revenit mie și lui Tedeschi. Urma să trecem la atac de îndată ce permiteau condițiile de vizibilitate. Ceilalți conducători de vedete trebuiau de asemenea să lanseze cu viteza maximă vedetele lor spre țintele repartizate, îndată ce s-a auzit prima explozie.

Despărțindu-mă de grupul lui Fagioni, m-am îndreptat cu viteza minimă spre crucișător. Foarte aproape de mine aluneca ușor și Tedeschi cu vedeta lui. Vizibilitatea era redusă și crucișătorul se distingea foarte greu din cauza malului înalt, precum și datorită piturii de camuflaj a navei. Cînd silueta navei a început să se contureze mai bine, am oprit motoarele în așteptarea ivirii zorilor. Distanța pînă la crucișător era de 300 metri.

Am așteptat timp de 15 minute. La ora 05.30 am dat semnalul de plecare la atac, deoarece pericolul de a fi descoperiți de inamic era prea mare. Cîtva timp am mers împreună cu Tedeschi bord la bord, cu viteza maximă. La distanța de 80 metri de crucișător am blocat cîrma, am eliberat siguranța aparatului de aprindere și am sărit în apă. În acest moment, vedeta era dirijată exact spre centrul crucișătorului. Chiar înainte de a mă putea ridica pe pluta de salvare, am auzit cum cele două vedete se izbesc de bordajul navei inamice și se sfărîmă în țăndări. Apoi, după cîteva secunde care mi s-au părut că trec chinuitor de încet, a răsunat bubuitul puternic al unei explozii, a cărei presiune am simțit-o din plin, transmisă prin apă. O coloană înaltă de foc, fum și apă se profila pe crucișător. Imediat după aceea am auzit zgomotul motoarelor de la celelalte vedete ; apoi au răsunat cîteva explozii, la diferite distanțe.

După ce m-am eliberat cu mare greutate de combinezonul de cauciuc, care era rupt, am început să înot către mal. Ajuns la o distanță de aproximativ 15 metri de uscat, am fost ajuns din urmă de o barcă. Un ofițer din barcă, amenințîndu-mă cu pistolul, m-a somat să ridic mîinile sus. Am fost ridicat din apă la fel ca un balot. Eram atît de obosit, încît abia mă mai țineam pe picioare. M-au dus la mal în apropierea unei baterii de artilerie de coastă și m-au dat în primirea a două santinele. Aici m-am întîlnit cu Tedeschi, Beccati și Barberi".

Declarația lui Carbrini a fost anunțată oficial la terminarea războiului, după înapoierea acestuia din prizonierat.

Din sistematizarea și confruntarea declarațiilor și rapoartelor conducătorilor de vedete s-a putut contura tabloul de ansamblu al acțiunii din noaptea de 25 spre 26 martie din Golful Suda.

Cele șase vedete de asalt din detașamentul lui Fagioni au acționat astfel. Vedeta lui de Vito a lovit un cargou; Barberi și-a lansat vedeta asupra unui tanc petrolier; Beccati a asaltat, de asemenea, un tanc mare petrolier de 18 000 tone; Carbrini și Tedeschi și-au dirijat vedetele asupra crucișătorului englez „York"; în sfîrșit, Fagioni nu a putut obține nici un rezultat și probabil că vedeta lui, cu care a încercat să lovească o navă de luptă, a fost capturată intactă de către englezi.

După epuizarea atacului vedetelor, deasupra întregului golf s-a dezlănțuit un vacarm infernal, provocat de tragerile haotice ale întregii artilerii antiaeriene asupra unor ținte aeriene invizibile. Apoi, după cîtva timp, zgomotul s-a potolit treptat și în golf s-a așternut o tăcere deplină. Crucișătorul avariat era puternic canarisit într-un bord. Abia acum au înțeles englezii că au căzut victimă unui atac executat de diversioniștii maritimi italieni, cu o nouă armă secretă.

Beccati, în raportul său, relata printre altele:

„...De la bateria de coastă unde eram ținuți sub pază, admiram tabloul măreț al victoriei noastre. Două remorchere trăgeau după ele un crucișător avariat pentru a-l pune pe uscat. Dintr-un tanc scufundat se revărsa în clocot un șuvoi gros de păcură, care se întindea treptat pe apa golfului. Un alt tanc scufundat lăsa să i se vadă numai unul din borduri și chila..."

Acțiunea din Golful Suda reprezintă fără îndoială un succes destul de însemnat al Flotilei a 10-a M.A.S. Bilanțul atacului înregistrează un crucișător de 10 000 tone grav avariat și trei nave de transport scufundate, cu un tonaj global de 32 000 tone. În total, 42 000 tone nave de luptă și de transport scoase din luptă.

Episodul din Golful Suda a dat însă naștere la o serie de controverse între nemți și italieni, fiecare revendicîndu-și meritul acestei victorii. Cînd nemții au ocupat Insula Creta în mai 1941, ei au găsit în Golful Suda navele scufundate în noaptea de 25 spre 26 martie și le-au trecut la bilanțul atacurilor germane executate cu aviația asupra obiectivelor militare din insulă.

Italienii au adus în sprijinul recunoașterii succesului realizat de ei, în afară de rapoartele participanților la acțiune, două documente găsite de ofițerii italieni pe crucișătorul „York", după ocuparea insulei de către germani. În ambele documente, scrise de șeful mecanic al crucișătorului și de un ofițer mecanic de pe navă, se vorbește despre explozii submarine sau explozii de torpile care au provocat avarierea crucișătorului.

Nemţii în schimb mizau pe comunicatul oficial al amiralităţii britanice, în care se anunţa scufundarea crucişătorului „York“ de către aviaţia germană.

Această controversă însă, precum şi meritele fiecăruia dintre cei doi aliaţi în scufundarea navelor din Golful Suda ne interesează mai puţin. Rămîne ca interesant de reţinut faptul că se poate obţine un succes remarcabil cu o armă nouă, necunoscută încă de inamic, atunci cînd acţiunea este judicios organizată şi precis executată şi mai ales atunci cînd inamicul dă dovadă de lipsă de vigilenţă şi nu ia suficiente măsuri de siguranţă.

2

Insula Malta, cu importanta bază maritimă militară La-Valletta, constituie principala fortăreaţă maritimă şi punct de sprijin al Angliei în centrul Mediteranei. Încă înainte de declanşarea celui de al doilea război mondial, Malta a stat în centrul atenţiei comandamentului flotei italiene, care căuta diferite forme de acţiune şi forţe speciale pentru a ataca această citadelă care părea la fel de inexpugnabilă ca şi Gibraltarul. De altfel, Malta a fost unul din principalele obiective care a determinat apariţia forţelor „minore“ în Italia şi organizarea Flotilei a 10-a M.A.S.

În anul 1941 însă, situaţia era diferită de aceea din 1935 cînd baza La-Valletta era înţesată pînă la refuz cu nave de luptă engleze de toate clasele. După intrarea Italiei în război, din cauza repetatelor bombardamente la care a fost supusă Malta *, navele mari de luptă engleze care constituiau forţele principale din Mediterana au fost retrase din La-Valletta şi redislocate la Gibraltar şi Alexandria. În Malta au rămas numai forţe navale uşoare, pentru acţiuni de asigurare. Din aceste motive, obiectivele principale ale Flotilei a 10-a M.A.S. au devenit acum Alexandria şi Gibraltar, unde s-au desfăşurat numeroase şi variate acţiuni, descrise în capitolele precedente.

După acţiunea reuşită a vedetelor de asalt în Golful Suda, vechiul plan de diversiune maritimă asupra Maltei a început să fie studiat din nou. Teseo Tesei, unul din constructorii torpilei conduse de om „Maiale“, era cel mai înfocat susţinător al acestui plan. Ideea sa de atac asupra Maltei devenise o adevărată obsesie. Iată ce spunea el în această privinţă :

„...Trebuie ca toată lumea să ştie că italienii pot ataca Malta. Interesează prea puţin şi este lipsit de importanţă faptul dacă vom scufunda sau nu vreo navă engleză. Important pentru noi este să ac-

* Durata de zbor a aviaţiei de bombardament din Sicilia pînă în Malta era de numai 15'.

ționăm cu hotărîre și să sărim în aer împreună cu torpilele noastre, sub ochii îngroziți ai inamicului..."

Așadar, nu interesează prea mult pierderile care trebuie provocate inamicului și nici victoria în luptă. Ceea ce prezintă importanță este ca englezii „să fie înspăimîntați, să li se știrbească orgoliul, să li se demonstreze că italienii, și numai italienii, pot pătrunde în inima Maltei".

La 25 aprilie 1941, conform indicațiilor amiralului De Curten, Moccagatta împreună cu un grup operativ începe să elaboreze la Roma planul de atac asupra Maltei. Întrucît însă amiralul Campioni — locțiitorul șefului Marelui stat major — își exprima serioase îndoieli asupra eficacității și utilității unei astfel de acțiuni, aplicarea în practică a planului a fost deocamdată amînată fără termen.

Între timp însă continuau pregătirile pentru definitivarea planului de acțiune și pentru asigurarea atacului asupra Maltei. În acest scop, un detașament de vedete de asalt a fost redislocat la Augusta (Insula Sicilia), unde s-a perfectat pregătirea oamenilor și a materialului. La începutul lunii mai 1941, acest detașament este gata de acțiune.

Un punct slab al planului de acțiune îl constituia organizarea și execuția cercetării preliminare. Italienii nu dispuneau de nici un fel de informații asupra Maltei, în afară de fotografiile aeriene luate de la mare distanță. Nici un agent italian nu a putut fi strecurat pe teritoriul Maltei, pentru a furniza datele informative necesare.

Pentru a aduna informații suplimentare asupra raionului de acțiune, precum și pentru a verifica posibilitățile apropierii în secret de Malta, Moccagatta a organizat cîteva acțiuni de cercetare cu vedetele, pe care le-a condus el însuși. Misiunile de cercetare s-au executat cu cîte o vedetă de mare tonaj, în zilele de 25, 28 și 30 mai. Vedeta se apropia pînă aproape de intrarea în La-Valletta unde rămînea cîteva ore în derivă, executînd supravegherea asupra intrării în bază.

La sfîrșitul lunii mai, Moccagatta cere aprobarea pentru execuția atacului, însă amiralul De Curten ordonă amînarea atacului sub motivul că în Malta se găsesc deocamdată prea puține nave. În sfîrșit, declanșarea acțiunii este hotărîtă pentru 27 sau 28 iunie. În acest scop, între 23—25 iunie se definitivează pregătirea oamenilor și a materialului, iar la 26 iunie se execută o ultimă cercetare.

La 28 iunie, întregul detașament de vedete a ieșit din Augusta, în vederea atacului asupra Maltei. Vedete torpiloare mari remorcau micile și fragilele vedete de asalt „M.T.M". Vîntul puternic de sud-est provoca îngrijorare în rîndul echipajelor.

Într-adevăr, după puțin timp, vedeta lui Moccagatta — care avea conducerea atacului — suferă o avarie care întîrzie întregul detașament. Abia s-a remediat această avarie și o altă vedetă s-a scufundat din cauza valurilor mari. Totuși marșul spre Malta se continua. Abia după ce s-au produs avarii la încă două vedete, Moccagatta a ordonat înapoierea detașamentului la Augusta. Prima încercare de atac asupra Maltei s-a terminat așadar cu o înfrîngere destul de ușoară, provocată de forțele dezlănțuite ale naturii. Vor urma încă alte înfrîngeri, mai grele, atingînd pînă la urmă proporțiile unui adevărat dezastru.

A doua încercare de atac are loc la 30 iunie. La ora 15.00, întregul detașament se găsea deja în mare, în marș spre Malta. Evenimentele din cadrul acestei acțiuni au fost descrise de Moccagatta.

„...Navigam cu motoarele auxiliare ale vedetelor mari de remorcaj, menținîndu-ne la viteza de 6 Nd. Vîntul era slab, din sud-vest. Se părea că marșul a început cu bine. Totuși, la ora 16.00, a trebuit să ne oprim cu toții, deoarece o vedetă de asalt „M.T.M." făcea apă și era în pericol să se scufunde din moment în moment. Am controlat personal avaria la fața locului și, pentru a nu mai pierde timp, am ordonat ca vedeta avariată, remorcată de vedeta torpiloare, să se înapoieze în bază. Apoi ne-am reluat vechiul drum spre Malta.

Ajunși la capul Murro-di-Porco, vîntul a început să se întărească. Am continuat însă marșul, cu convingerea că vîntul va cădea. Într-adevăr, în curînd vîntul a început să se liniștească și valurile să se micșoreze treptat.

La ora 20.10 am oprit întregul detașament, pentru a pune în ordine vedetele. Am ordonat să se evacueze apa din vedete și să se verifice funcționarea motoarelor. Apoi ne-am continuat marșul.

Pe mare era calm plat. Tocmai îmi întăream convingerea asupra reușitei traversadei și a atacului cînd, deodată, s-a rupt remorca unei alte vedete care a rămas în derivă, în imposibilitate de a-și porni motorul. In zadar am trimis la bordul vedetei pe cel mai bun mecanic al detașamentului. Motorul refuza să pornească. Situația era destul de critică, deoarece vedeta respectivă era tocmai aceea care avea misiunea să creeze trecerea prin obstacolele de la intrarea în bază. La 22.00 am hotărît să ne continuăm drumul fără această vedetă, împotriva părerii lui Giobbe care susținea să ne înapoiem la Augusta. După numai cinci minute ne-am oprit din nou, din cauza avariei la motorul unei vedete-remorcher. Aceasta a însemnat încă o întîrziere de 20 de minute. Analizînd repede situația existentă și perspectivele reușitei acțiunii, am hotărît să renunț la continuarea misiunii și să ne reîntoarcem în bază. În caz contrar, datorită întîr-

zierilor suferite, am fi ajuns la Malta pe lumină, nu am fi putut realiza surprinderea și șansele de succes ar fi fost aproape nule.

La ora 01.30 ne găseam deja intrați în baza Augusta. Amărăciunea pe care o resimțeam de pe urma acestui nou insucces a fost întrucîtva risipită de o întîmplare amuzantă. Unul din conducătorii vedetelor de asalt a adormit în timpul marșului și nu și-a dat seama că detașamentul a girat, luînd drum de întoarcere. El s-a trezit abia cînd vedetele s-au oprit în rada portului Augusta. Văzînd coasta în apropiere și fiind încă buimac de somn, conducătorul a crezut că se găsește în fața Maltei, și în consecință, mi-a raportat cu voce tare că este gata de atac".

Operația a fost amînată pentru luna următoare.

După cum s-a văzut, în primele două încercări de atac nereușite, planul prevedea să se acționeze asupra Maltei numai cu vedetele de asalt. Între timp, Teseo Tesei a avut răgazul necesar pentru a-și convinge superiorii că este mai indicat să se întreprindă o acțiune de atac mixtă, la care să participe vedete „M.T.M." și torpile conduse de oameni. Mai susținea de asemenea ca una din T.C.O. să fie condusă chiar de el. Inginerul Tesei avea un trecut destul de agitat. El a participat cu curaj la numeroase acțiuni de diversiune submarină la Gibraltar și Alexandria. A fost unul dintre creatorii primei T.C.O. și a depus eforturi susținute pentru experimentarea costumelor de scafandru autonom și a aparatelor de respirat cu oxigen. A lucrat foarte mult timp sub apă, participînd la ranfularea navelor de linie tip Cavour, scufundate de aviația torpiloare engleză în baza Taranto. Tesei avea deja inima slăbită și medicii i-au interzis să participe la vreo acțiune submarină timp de șase luni. Totuși, în urma unor repetate insistențe, Tesei a obținut de la Moccagatta aprobarea de a participa cu o T.C.O. la atacul asupra Maltei. Se părea că era un om care își căuta cu orice preț moartea, pe care a găsit-o pînă la urmă în apele Maltei.

* * *

Baza maritimă militară engleză La-Valletta ocupă în Insula Malta un golf spațios, bine adăpostit, împărțit în două printr-o peninsulă pe care este situată localitatea La-Valletta. Cele două părți ale golfului poartă respectiv denumirea de „Golful mare (principal)" și „Golful Marsa Musciet". Intrarea în golf este greu de observat de pe mare din cauză că malul înalt și stîncos din jur se confundă cu relieful întregii insule.

În perioada la care ne referim, baza La-Valletta, ca și întreaga insulă de altfel, era foarte bine amenajată pentru apărare. Pe insulă se găseau numeroase baterii de coastă de toate calibrele,

proiectoare, radiolocatoare, hidrofoane etc., iar intrarea în bază era închisă cu puternice obstacole.

În golful principal al bazei La-Valletta se putea pătrunde pe două căi : prin intrarea principală, închisă cu patru rînduri de plase și estacade, sau printr-un mic loc de trecere pe sub un pod care unea cheul Sant-Elmo cu malul. Podul era metalic, cu trei picioare de susținere și suficient de înalt pentru a lăsa să treacă pe sub el nave de tonaj mic. Pentru a bloca și această îngustă intrare în port, de pod au fost atîrnate plase metalice care ajungeau pînă aproape de fund și erau destinate în principal contra torpilelor. Ele puteau însă împiedica și pătrunderea navelor.

Comandantul Flotilei a 10-a M.A.S., lipsit de informații precise asupra raionului de acțiune, presupunea că intrarea principală în port este bine amenajată și puternic asigurată cu numeroase mijloace de observare vizuale și radiotehnice, precum și cu armament de toate categoriile, fără a mai vorbi de cele patru linii de obstacole ce păreau aproape de netrecut. De aceea s-a hotărît ca pătrunderea în port să se facă prin intrarea secundară, adică pe sub pod.

Apoi, folosind experiența celor două încercări nereușite, s-a renunțat la remorcarea vedetelor de asalt pînă în apropiere de Malta cu ajutorul vedetelor mari, deoarece s-a constatat că acest sistem era legat de mari riscuri. Din acest motiv, pentru transportul vedetelor „M.T.M." a fost destinată nava auxiliară „Diana", un iaht rapid ce aparținuse lui Mussolini și pe care acesta l-a cedat flotei la începutul războiului. „Diana" urma să ambarce la bord toate vedetele „M.T.M.", să execute cu ele traversada și apoi să le lase la apă în apropiere de Malta. De asemenea, această navă mai trebuia să ia la remorcă o vedetă specială de tip „M.T.L.", destinată să transporte pînă la intrarea în port două T.C.O. „Maiale". Prin adoptarea acestei soluții, atît conducătorii de vedete, cît și conducătorii de torpile au fost eliberați de orice eforturi și riscuri pe timpul traversadei.

Planul general de acțiune, în ultima sa formă, prevedea în esență următoarele : Echipajul primei T.C.O. urma să se apropie de pod și să atașeze conul torpilei de plasa atîrnată care bloca intrarea în port, creîndu-se astfel, prin explozia încărcăturii, o breșă suficient de largă în această plasă. Vedetele de asalt debarcate de pe „Diana", aflate în așteptare în derivă la o mică distanță, aveau misiunea să pătrundă prin breșa creată în plasă și, o dată ajunse în port, să atace cu viteza maximă navele inamice din golf. În sfîrșit, cea de a doua T.C.O. trebuia să pătrundă în golful alăturat (Marsa-Musciet) și să acționeze asupra submarinelor engleze care

staționau acolo. După execuția misiunii, echipajele T.C.O. urmau să se înapoieze la vedeta care le-a transportat, iar conducătorii de vedete trebuia să fie pescuiți de către o vedetă torpiloare special destinată.

Este ușor de remarcat, din cele arătate pînă aici, că acțiunea proiectată era destul de complicată. Ea necesita o cooperare precisă între diferitele categorii de forțe participante la atac, cooperare care trebuia să se realizeze pe timpul nopții, în mediul submarin și la suprafața apei, sub o puternică reacțiune probabilă din partea inamicului.

În legătură cu activitățile pregătitoare în vederea atacului spicuim în rezumat cîteva date din jurnalul personal al lui Moccagatta.

„9 iulie 1941. M-am deplasat la Spezia pentru a verifica stadiul de pregătire al torpilelor „Maiale" și al vedetelor destinate pentru transportul acestora.

18 iulie. Prezint la Roma planul detaliat al acțiunii de atac asupra Maltei.

22 iulie. Mă găsesc la Augusta unde, la bordul navei „Diana", urmăresc modul de ambarcare și lăsare la apă a vedetelor „M.T.M.".

Pe timpul nopții execut o recunoaștere la Malta cu două vedete.

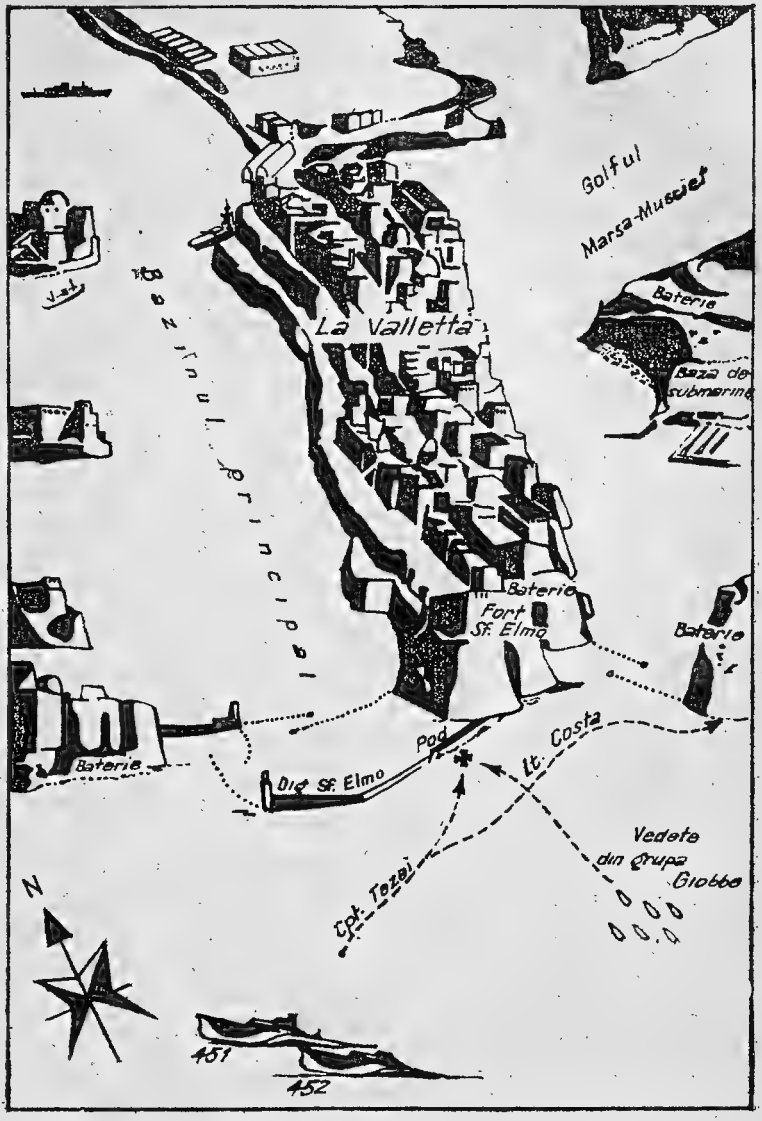
23 iulie. Execut o nouă recunoaștere de noapte la Malta.

Primesc informații că în Malta se găsește o mare unitate de nave de luptă engleze, împreună cu vase de transport (o navă de linie, un portavion, 14 distrugătoare, 14 cargouri).

24 iulie. Analizez din nou situația și îmi dau seama că ne așteaptă o grea încercare. Piedicile sînt foarte numeroase. În fața intrării La-Valletta curenții marini sînt foarte puternici. Coasta înaltă și uniformă îngreunează determinarea punctului, ceea ce poate duce la lansarea T.C.O. și a vedetelor „M.T.M." într-o poziție nefavorabilă. Englezii ar putea auzi zgomotul motoarelor și să aprindă de la început proiectoarele. Ce vor face în acest caz vedetele de asalt, obligate să aștepte în derivă crearea breșei în plasă cu ajutorul T.C.O. ? Nu știu ce se întîmplă cu mine. Poate că am devenit atît de pesimist din cauza oboselii.

25 iulie. Ziua întreagă am fost chinuit de Giobbe, cu îndoielile sale asupra șanselor de reușită. Am căutat să-i întăresc încrederea în reușita acțiunii, arătîndu-i că planul stabilit va fi executat întocmai. Pînă la urmă i-am atras atenția în mod oficial să se conforme fără discuție ordinelor primite".

Acestea au fost ultimele însemnări din jurnalul lui Moccagatta. El a plecat la atacul asupra Maltei, de unde nu s-a mai întors niciodată.



Acțiunea combinată executată cu vedete de asalt și torpile conduse de om („Maiale") asupra Maltei (25—26 iulie 1941).

Iată cum s-a desfășurat această acțiune care a avut un dezno dămînt atît de tragic pentru Flotila a 10-a M.A.S.

În ziua de 25 iulie 1941, la apusul soarelui, detașamentul de asalt de suprafață, comandat de Moccagatta, a ieșit din baza Augusta. Detașamentul avea următoarea compunere : iahtul „Diana" cu nouă vedete de asalt „M.T.M." la bord și avînd la remorcă o vedetă tip „M.T.L." cu două T.C.O. „Maiale" ; vedetele torpiloare de mare tonaj nr. 451 și nr. 452. Moccagatta se găsea la bordul vedetei nr. 452, care avea la remorcă o altă vedetă torpiloare de tonaj mai mic, comandată de Giobbe, cu misiunea să conducă vedetele de asalt pe lîngă pod și eventual să pescuiască din apă pe conducătorii de vedete rămași în viață. Prima T.C.O. avea ca echipaj pe Teseo Tesei și Pedretti, cu misiunea de a distruge o plasă de sub pod, iar a doua T.C.O. — cu locotenentul Costa și scafandrul Barla — avea misiunea să atace submarinele din Golful Marsa-Musciet. La acțiune participa grupul de comandă al Flotilei a 10-a M.A.S., cu detașamentul de asalt de suprafață. La bordul unei vedete se găsea de asemenea medicul șef al Flotilei a 10-a, doctorul Falcomata.

Starea timpului și a mării era bună, iar noaptea întunecoasă. În ajun, cercetarea italiană a semnalat intrarea în La-Valletta a unor nave mari de luptă și cargouri. Așadar, deocamdată, erau create toate condițiile favorabile executării atacului.

Marșul spre Malta s-a executat normal, fără nici un incident. La distanța de 20 Mm de insulă, de pe „Diana" au fost lansate la apă cele nouă vedete de asalt „M.T.M.". Una din vedete, la care nu s-a putut porni motorul, a fost scufundată. Conducătorul ei, Montanari, s-a ambarcat pe una din vedetele mari.

Detașamentul de asalt s-a îndreptat spre intrarea în La-Valletta navigînd cu o viteză mică, în următoarea formație : în cap, Giobbe cu vedeta sa torpiloare ; urmau cele opt vedete de asalt, în linie de șir ; pe flancuri se deplasau vedetele mari nr. 451 și nr. 452. La o anumită distanță naviga și vedeta „M.T.L." cu cele două T.C.O. la bord. Iahtul „Diana", îndeplinindu-și misiunea, a luat drum de înapoiere spre bază.

Întreaga formație s-a oprit la distanța de 2 Mm de podul Sant-Elmo. De aici numai vedeta „M.T.L." și-a continuat drumul fără zgomot, cu ajutorul motoarelor electrice, apropiindu-se cu încă 1 000 metri de pod.

În planul general de acțiune era prevăzută și participarea aviației, în cooperare cu detașamentul de asalt de suprafață. În scopul dirijării vedetelor spre intrarea în port și pentru a distrage atenția englezilor de pe teatrul maritim au fost planificate trei bombardamente aeriene, coordonate cu acțiunea de asalt de suprafață :

primul bombardament, de mică intensitate, la ora 01.45, asupra bazei La-Valletta ; al doilea bombardament, mai puternic, la ora 02.30, asupra aceluiași obiectiv ; al treilea bombardament, în adîncime, asupra aerodromului Micabba, la ora 04.30, ora la care era prevăzut atacul vedetelor de asalt. În realitate acțiunea aviației s-a desfășurat astfel : primul bombardament nu a mai avut loc ; al doilea s-a executat cu un singur avion la ora 02.45, adică cu o întîrziere de 15 minute ; în sfîrșit, al treilea bombardament s-a executat doar cu două avioane la ora 04.20, deci cu 10 minute înainte de ora planificată.

La ora 03.00, în punctul în care s-a oprit vedeta „M.T.L.", conducătorii de torpile Tesei și Costa au lansat la apă torpilele „Maiale". Imediat după lansare s-a observat că motorul torpilei lui Costa funcționează anormal și ambii conducători de torpile au pierdut trei sferturi de oră pentru remedierea avariei. Abia la ora 03.45 cei doi ofițeri au reușit să-și ia rămas bun unul de la altul. Înainte de despărțire, Costa i-a atras atenția lui Tesei că sînt în întîrziere cu aproape o oră față de plan și că el, Tesei, nu va mai avea timp suficient ca să se îndepărteze de zona exploziei. Pe de altă parte, în cazul cînd s-ar fi amînat explozia prin mecanismul de orologerie, astfel ca Tesei să aibă timp să se înapoieze la vedeta „M.T.L.", atunci vedetele de asalt, întîrziind atacul, nu ar mai fi putut folosi întunericul nopții și acțiunea ar putea fi ratată. La această observație a lui Costa, Tesei a răspuns astfel :

„Știu prea bine că singura mea misiune este să conduc torpila pînă la plasă și să produc explozia la ora 04.30, aruncînd în aer plasa. Explozia se va produce exact la această oră. În caz de întîrziere, voi regla aparatul de aprindere la explozie instantanee".

(Din raportul lui Costa, prezentat după război).

Tesei și Pedretti, călare pe torpila lor „Maiale", s-au îndreptat spre plasele atîrnate sub pod, care trebuia minate, iar Costa și Barla cu torpila încă incomplet reparată au plecat către Golful Marsa-Musciet. Între timp Giobbe, conducînd cu viteză minimă vedeta torpiloare, dirija cele opt vedete de asalt în direcția podului pînă cînd acesta s-a conturat vag în întunericul nopții. Aici, toate vedetele s-au oprit. Conducătorii de vedete, cu nervii încordați la maximum, așteptau zgomotul exploziei din direcția podului, explozie care constituia semnalul de plecare la atac. Timpul se scurgea extrem de încet și așteptarea devenea chinuitoare. Partea de est a orizontului începea să se coloreze cu primele nuanțe ale zorilor.

Conducătorii vedetelor de asalt își adunaseră ușoarele lor ambarcațiuni în jurul lui Giobbe, comandantul detașamentului. Priveau țintă către chipul său care începea să se distingă în cenușiul

sfîrșitului de noapte, așteptîndu-i hotărîrea. Dar Giobbe tăcea deocamdată, zbuciumat de o adîncă luptă interioară. Trebuia neapărat să ia o hotărîre, deoarece fiecare minut care trecea putea să provoace ratarea misiunii și să pericliteze viețile subordonaților săi. Trebuia să rezolve într-un fel oarecare această dilemă în fața căreia se găsea. Dacă ar fi lansat o vedetă de asalt în plasă pentru a crea o spărtură, ar fi provocat fără îndoială moartea lui Tesei și a lui Pedretti, care se găseau în acel moment în apropierea plasei. Pe de altă parte, dacă ar mai fi așteptat, răsăritul soarelui ar fi adus cu sine eșecul sigur al acțiunii.

Deodată, acest impas s-a rezolvat de la sine. La ora 04.30 precis, vedetele de asalt au fost zguduite de o puternică explozie submarină. Tesei și Pedretti și-au îndeplinit misiunea cu o precizie matematică. Sosise momentul ca Giobbe să dea comanda supremă : „Înainte !" Totuși el mai ezita încă. Lanțul îndoielilor și al nesiguranței încă nu se sfărîmase. A reușit oare explozia să producă în plasă o spărtură suficient de mare pentru trecerea vedetelor ? Dacă s-ar mai trimite o vedetă să explodeze în plasă, nu s-ar periclita oare viața lui Tesei și Pedretti care poate se mai găsesc în apropiere ? Giobbe era pus acum în situația de a hotărî nu sub impulsul sensibilității omenești, ci cu conștiința de comandant al detașamentului de suprafață din Flotila a 10-a M.A.S. Orice întîrziere putea fi de acum înainte fatală.

În sfîrșit, în liniștea mormîntală care domnea în jur, s-a auzit ordinul de luptă al lui Giobbe rostit cu un ton coborît dar ferm :

„Atențiune ! În cap vei merge tu, Frassetto, urmat imediat de Carabelli. Dacă intrarea mai este încă închisă cu plase, veți crea o breșă, explodînd vedetele în plasă. Celelalte șase vedete, în linie de șir, în cap cu Bozno, veți trece pe sub pod la interval de cîteva secunde. Și nu uitați lucrul cel mai important : pentru ca cel puțin o vedetă să poată pătrunde în port si dacă nu există nici o altă soluție, va trebui să vă jertfiți cu toții, deschizînd drum liber acestei vedete. Și acum, să auzim de bine. Înainte !"

Hotărîrea s-a luat și ordinul decisiv a fost dat.

După cîteva secunde, liniștea acelui început de dimineață sîngeroasă a fost spartă de zgomotul puternic a opt motoare care duduiau la turația maximă. Două vedete mai în față, urmate de celelalte șase în linie de șir, au pornit cu viteză înainte.

Frassetto și Carabelli s-au lansat asupra plaselor. Primul s-a catapultat din vedetă la 80 metri de pod, însă vedeta nu a făcut explozie. Atunci Carabelli s-a hotărît să se sacrifice și, fără să se catapulteze, a condus vedeta pînă în plasă unde a pierit în vîrtejul exploziei care a urmat. Din nefericire, sacrificiul său s-a dovedit a

fi inutil. Datorită exploziei, arcada podului dintre două picioare s-a rupt și întreaga masă metalică a căzut în apă, blocînd intrarea mai puternic decît plasele.

Îndată după explozie, din toate părțile s-au aprins proiectoarele și nenumărate țevi de tunuri și mitraliere au început să reverse asupra vedetelor un uragan de foc. Mica suprafață de apă din fața podului Sant-Elmo se transformase într-o veritabilă scenă de apocalips. Grupul de vedete de asalt, luminat „a giorno" de fasciculele numeroaselor proiectoare, gonea spre pod sub ploaia ucigătoare de gloanțe care făcea apa să fiarbă în jur. Ajunși în fața obstacolului provocat de arcada prăbușită, conducătorii de vedete s-au oprit brusc, într-o totală derută. Au fost de ajuns cîteva secunde pentru ca pe suprafața apei să înceteze orice mișcare, orice activitate. Aviația de vînătoare engleză, decolată în grabă, desăvîrșea opera ucigătoare începută de mitraliere-artilerie, vînînd cu mitralierele pe supraviețuitorii grupului de vedete care pluteau pe suprafața apei, lipsiți de orice apărare.

Patru conducători de vedete au fost uciși, iar ceilalți trei — între care unul grav rănit — au fost luați prizonieri. (Al optulea — Carabelli — s-a sacrificat, după cum ne amintim, intrînd cu vedeta în plasă.)

Conducătorul de torpilă Costa împreună cu scafandrul său Barla nu au mai putut pătrunde în golful Marsa-Musciet din cauza defecțiunilor la torpilă, precum și datorită alarmei și au căzut de asemenea prizonieri la englezi.

Giobbe, din vedeta sa, urmărise cu groază de la distanță sfîrșitul tragic al vedetelor de asalt și al conducătorilor acestora. El s-a apropiat de vedeta lui Moccagatta, căruia i-a raportat dezastrul care s-a consumat într-un interval de cîteva minute. Apoi, vedeta lui Giobbe a fost luată la remorcă de vedeta nr. 452 pe care se găsea Moccagatta și ambele nave s-au îndepărtat cu viteza maximă de coasta Maltei, urmate și de vedeta nr. 451.

După aproximativ o oră, cînd se luminase deja bine de ziuă, grupul de vedete a fost descoperit de aviația de vînătoare engleză, care a început să le mitralieze cu furie. Pe vedeta nr. 452 și pe cea remorcată au fost uciși opt oameni, printre care Moccagatta, Giobbe și doctorul Falcomata. Vedeta nr. 452, grav avariată și în imposibilitate de manevră, a fost abandonată. Cei unsprezece oameni rămași în viață s-au ambarcat pe vedeta lui Giobbe și, pornind în goană, au reușit după puțin timp să ajungă din urmă iahtul „Diana" și astfel să se salveze. Pe vedeta nr. 451 au luat foc rezervoarele de benzină, chiar după primele rafale trase de aviația de vînătoare. Echipajul vedetei, după ce a reușit să doboare un avion englez cu

mitralierele de calibru mare, s-a aruncat în apă. Imediat vedeta a explodat în flăcări și s-a scufundat, provocînd moartea a patru marinari. Cei nouă oameni rămași în viață, printre care și cîțiva răniți, au fost pescuiți din apă după 6 ore de către o vedetă engleză și luați prizonieri. În drum spre Malta au văzut vedeta nr. 452, grav avariată dar menținîndu-și capacitatea de plutire. Pe puntea ei zăceau camarazii lor, morți sau grav răniți, iar printre ei se agitau cîțiva marinari englezi.

Despre Tesei și Pedretti nu s-a mai putut afla nimic după aceea. Dintr-o informație apărută mai tîrziu rezultă că englezii au găsit în apă, în apropierea podului Sant-Elmo, o mască de scafandru și un aparat de respirat cu oxigen pe care rămăseseră prinse bucăți de carne și smocuri de păr. Este aproape sigur că cei doi s-au sacrificat provocînd explozia instantanee a încărcăturii conului de război al torpilei.

Din această aventură nefericită a scăpat numai iahtul „Diana" și o vedetă torpiloare cu 11 oameni care, așa cum am arătat mai sus, a reușit să ajungă din urmă iahtul.

După datele furnizate de italieni, pe baza rapoartelor supraviețuitorilor, rezultă următorul bilanț dureros : 19 morți, 14 prizonieri ; pierdute 2 vedete torpiloare, 9 vedete de asalt și o vedetă „M.T.L." (întregul detașament de suprafață al Flotilei a 10-a a M.A.S.) ; 2 T.C.O. „Maiale" sacrificate și două avioane de vînătoare doborîte (din cele care au făcut acoperirea aeriană a iahtului „Diana"). Toate acestea, în schimbul unui avion de vînătoare doborît și al unui mic pod avariat, singurele pierderi suferite de englezi.

Astfel s-a terminat încercarea nereușită de atac asupra Maltei, cea mai grea și mai tragică acțiune a Flotilei a 10-a M.A.S.

După război, italienii au aflat că englezii descoperiseră din timp cu ajutorul radiolocației detașamentul de asalt al Flotilei a 10-a și se găseau de la început în stare de alarmă. Iată ce relatează în această privință un document oficial englez publicat în anul 1944 și intitulat „Lupta aeriană la Malta".

„La Malta au fost instalate radiolocatoare, după puțin timp de la începerea războiului. În noaptea de 25 iulie 1941 s-a descoperit cu ajutorul radiolocatoarelor apropierea de Malta a unui detașament de nave de suprafață. Imediat s-a dat alarma. Avioanele de tip „Swordfish" erau gata de zbor, iar avioanele „Hurricane" se pregătiseră să decoleze o dată cu ivirea zorilor. În acest timp, aviația italiană executa bombardamente ușoare care se pare că nu erau coordonate cu atacul detașamentului de nave de suprafață.

Ceva mai tîrziu s-au primit informații despre un zgomot de motoare care se auzea de-a lungul coastei de nord-est. Unitățile

de apărare a litoralului, proiectoarele și bateriile de artilerie de coastă erau gata de luptă.

Cu puțin timp înainte de răsăritul soarelui, observatorii de la fortul Sant-Elmo au auzit un zgomot puternic de motoare care se apropia ca un uragan și au văzut siajul provocat de un grup de nave mici și rapide care se îndreptau spre pod. A răsunat apoi o explozie, care a dărîmat podul. În acel moment au fost aprinse proiectoarele care luminau din plin grupul de vedete explozive, dezlănțuit în plină viteză spre locul exploziei.

S-a deschis atunci focul cu toate categoriile de armament, mitraliere și tunuri automate cu mare cadență, care executau tragerea la distanța eficace de 500—2 000 metri. Focul a durat numai două minute, după care s-a așternut liniștea. Pe suprafața apei nu se mai găseau obiective asupra cărora să se tragă. Apoi, după ce s-a luminat de ziuă, avioanele „Hurricane" au distrus vedetele torpiloare care se retrăgeau spre Sicilia..."

Sfîrșitul tragic al aventurii de la Malta, din noaptea de 25 iulie, demonstrează cît se poate de concludent că o apărare bine organizată este capabilă să respingă și să facă inofensive forțele inamicului, inclusiv forțele și mijloacele de diversiune, cu toate calitățile lor pozitive.

3

În primăvara anului 1942, în cadrul planului de debarcare în Malta, aflat în curs de elaborare, Flotila a 10-a M.A.S. a primit misiunea să execute cercetarea sistemului de apărare a insulei. Pentru rezolvarea acestei misiuni au fost folosite vedete torpiloare care se apropiau pe timpul nopții de coastele Maltei, observînd punctele de sprijin, cazematele, obstacolele, bateriile de coastă și modul de reacțiune a inamicului. În unele cazuri aceste vedete au debarcat pe insulă și grupe mici de cercetare, care după executarea misiunii erau reambarcate. După cum se știe, operația de ocupare a Insulei Malta a murit înainte de a se naște.

În vara aceluiași an 1942, Flotila a 10-a M.A.S. recurge la un nou mijloc de luptă, pe care intenționează să-l folosească în scopul întăririi blocadei Insulei Malta.

Detașamentul de suprafață al flotilei a primit în dotare cîteva pescadoare. Comandamentul flotilei a conceput un plan de folosire a acestora pentru atacul convoaielor engleze care ieșeau din Alexandria sau Gibraltar și se îndreptau spre partea centrală a Mediteranei, în scopul aprovizionării Maltei. Ce cuprindea în principiu acest plan ?

Pescadoarele, cu aspectul lor absolut inofensiv, urmau să desfășoare o activitate cît se poate de pașnică, pescuind în apropierea bazelor engleze (Alexandria și Gibraltar), în preajma comunicațiilor care legau aceste baze cu Malta, comunicații care erau bine cunoscute de italieni. Informațiile asupra ieșirii din baze a convoaielor sau a grupărilor navale engleze erau primite de pescadoare prin radio, de la uscat. La primirea acestor informații, pescadoarele ocupau o poziție din care să realizeze neapărat întîlnirea cu navele engleze.

Vasele de pescari aveau fiecare la bord, bine camuflate, cîte trei-patru vedete de asalt sau vedete torpiloare. La apariția convoiului sau a grupărilor navale inamice se lăsau la apă vedetele, care executau atacul prin surprindere. Factorul surpriză era realizat prin faptul că englezii nu se așteptau în nici un caz la un atac de vedete în raioane atît de îndepărtate de bazele italiene, raioane în care vedetele, avînd raza tactică de acțiune limitată, nu ar fi putut ajunge.

Au fost destinate trei pescadoare pentru misiunea de transport și bază a mijloacelor de asalt de suprafață. Vedetele ambarcate la bordul lor erau bine camuflate, acoperite cu numeroase plase de pescuit și unelte auxiliare. Pescadoarele erau murdare, prost întreținute, urît mirositoare, cu viteză mică. Nimeni nu putea bănui că sub plasele și uneltele de pescuit se ascund puternice arme de luptă. Pescadoarele reprezentau așadar o nouă variantă a „navelor-cursă", apărute încă în primul război mondial și reeditate în cel de-al doilea.

Unul din aceste pescadoare („Cefalo") a executat o crucieră de 16 zile (14—30 iulie) de-a lungul coastelor Spaniei și Insulelor Baleare. Această primă încercare a dat greș. În afară de faptul că în întreaga perioadă a crucierei numai timp de patru zile starea mării ar fi permis lăsarea la apă a celor două vedete torpiloare de la bord, nici o informație nu a semnalat trecerea prin raionul de crucieră a vreunui convoi inamic. A doua misiune, executată între 5 și 18 august, s-a terminat de asemenea fără nici un rezultat pozitiv.

Celelalte două pescadoare, avînd fiecare la bord cîte patru vedete de asalt „M.T.M.", au primit misiunea să acționeze în partea de est a Mediteranei, pe comunicațiile engleze care legau Alexandria cu Malta.

Între timp, situația de pe frontul din nordul Africii se schimbase în avantajul Italiei. Importanta bază Tobruk, apărată de englezi, a căzut și trupele italo-germane după ce au ocupat El-Alamein înaintau spre Alexandria. Navele de luptă engleze care acțio-

nau în acest raion constituiau un permanent pericol pentru comunicațiile terestre din spatele frontului italo-german, comunicații care treceau prin imediata apropiere a litoralului și puteau fi supuse bombardamentului naval dinspre mare.

În această situație, comandamentul flotei italiene hotărăște să schimbe misiunea inițială a celor două pescadoare și să le folosească împotriva navelor engleze care ar încerca să lovească comunicațiile terestre de litoral din spatele frontului.

Cele două pescadoare au intrat inițial în Tobruk apoi, datorită atacurilor masive ale aviației engleze, s-au refugiat în Golful Derna. Și aici însă erau expuse atacurilor aeriene. Atunci s-a hotărît ca vedetele de asalt să fie debarcate de pe pescadoare și transportate cu mașinile, pe timpul nopții, către linia frontului. În afară de vedete de asalt au mai fost transportate și vedete torpiloare mici, cu un echipaj de doi oameni.

Coloana de mașini care transporta vedetele a ajuns în satul El-Daba, la 50 km de El-Alamein. Aici era singurul punct din raion unde era posibilă lăsarea la apă a vedetelor, într-un mic golf.

In noaptea de 28 spre 29 august, englezii au atacat litoralul ocupat de italieni cu patru distrugătoare tip „Jervis". În acel moment era lăsată la apă, gata de acțiune, o singură vedetă torpiloare. Vedeta a plecat la atac și a reușit să torpileze distrugătorul din capul formației.

A doua zi dimineața cele trei distrugătoare neavariate executau manevre pentru a da asistență distrugătorului torpilat în timpul nopții. În raion au sosit, la chemare, nouă bombardiere în picaj și două avioane de vînătoare germane. Avioanele de vînătoare au început să mitralieze vedetele de asalt italiene lăsate la apă și legate la balize, în ciuda semnalelor de recunoaștere transmise de italieni de pe mal. Au fost distruse în felul acesta două vedete de asalt. Cele nouă bombardiere au atacat fără rezultat distrugătoarele engleze. Distrugătorul avariat a fost dus la remorcă pînă în Alexandria.

Vedetele au inițiat acțiuni de atac și în raionul bazei Alexandria, unde stăteau în derivă, așteptînd trecerea unor nave pe care să le lovească. Insuccesele se țineau însă și aici lanț. Fie că marea era liniștită și nu treceau nave, fie că treceau nave însă starea mării nu permitea vedetelor să ia viteză maximă pentru ocuparea poziției de plecare la atac.

Marele și durerosul insucces suferit la Malta se pare că a căzut ca un blestem peste Flotila a 10-a M.A.S. De atunci și pînă la terminarea războiului, mijloacele de asalt de suprafață nu au mai obținut nici un rezultat demn de relevat.

Capitolul III

ACȚIUNILE DE ASALT DE SUPRAFAȚĂ ALE GRUPĂRII „K" ȘI ALE FLOTEI JAPONEZE

• Vedetele de asalt „Linse" împotriva forțelor de invazie anglo-americane din Golful Senei. • Mijloacele improvizate ale flotei japoneze, pentru atacul navelor de debarcare americane

1

După cîteva zile de la debarcarea anglo-americană din Normandia, la 10 iunie 1944, căpitanul de rangul 1 F. Boehme a fost trimis la Le Havre pentru a lua toate măsurile pregătitoare în vederea folosirii în cel mai scurt timp a vedetelor de asalt explozive. Zece zile mai tîrziu, prima flotilă de vedete „Linse" a sosit în punctul de unde urma să acționeze. Flotila, comandată de căpitanul Kolbe, era compusă din zece secții, adică zece vedete de dirijare și douăzeci de vedete explozive.

O însemnată deficiență în construcția vedetelor „Linse" o constituia faptul că rezervoarele lor de benzină aveau o capacitate prea mică, din care cauză vedetele nu puteau depăși autonomia de 20 Mm. A fost necesar să se improvizeze în grabă montarea la vedete a unor rezervoare suplimentare. Chiar și cu aceste rezervoare suplimentare, vedetele tot trebuiau transportate cu alte mijloace pînă în raionul de acțiune, deoarece distanța între Le Havre și acest raion era de 25 Mm. Pentru remorcarea vedetelor au fost destinate cîteva nave dragoare, care se găseau deja în port.

Prima acțiune a avut loc în noaptea de 29 iunie. Imediat după căderea nopții, cele treizeci de vedete s-au adunat în jurul dragoarelor. Fiecare dragor urma să remorcheze cîte trei vedete „Linse".

În timp ce vedetele să găseau legate lîngă bordajul dragoarelor, iar acestea din urmă erau acostate la cheu, conducătorii de vedete executau o ultimă verificare a sistemului de aprindere prin radio a încărcăturii de exploziv. Întrucît în timpul verificării la una din vedete sistemul de aprindere nu a fost scos din circuit cu încărcătura de amorsaj, vedeta a făcut explozie, provocînd scufundarea imediată a dragorului alăturat, precum și moartea cîtorva oameni.

Începutul a fost deci de prost augur. Imediat după această întîmplare neobișnuită, dragoarele au ieșit din port avînd la remorcă vedetele. Acestea erau remorcate cîte două, la ureche, în ambele borduri ale fiecărui dragor, iar a treia — la pupa.

Îndată ce dragoarele au pus mașinile pe drum, s-a observat că vedetele se comportau foarte prost pe timpul remorcajului. Conducătorii de vedete luptau continuu din răsputeri cu apa care pătrundea în valuri în vedete, făcînd eforturi disperate pentru a le menține pe linia de plutire. Balansul puternic cauzat de valuri și șocurile provocate de remorci au defectat aparatura de radio, acumulatoarele și cablurile electrice de legătură. La unele din vedete s-au rupt remorcile, altele erau puternic canarisite într-un bord: multe erau pline cu apă, iar cele remorcate la ureche aveau avarii la bordaj din cauza izbirii continue de dragor.

Aproape că nu exista vedetă cu capacitatea de luptă completă.

Din aceste motive, echipajele multor vedete au molat pe rînd remorcile, îndreptîndu-se spre țărm, unde au întîlnit trupele germane. Cînd dragoarele au ajuns în sfîrșit în raionul de acțiune ordonat, din cele opt secții de vedete care au plecat din Le Havre, au mai rămas doar două secții în stare de eficiență. Nici acestea însă nu au putut acționa cu succes din cauza ceții. Conducătorii vedetelor au rătăcit toată noaptea fără rost prin ceață și prin întuneric, iar la ivirea dimineții s-au refugiat la malul ocupat de germani.

A fost o noapte tristă și plină de învățăminte pentru Gruparea „K". Motivul insuccesului era evident. Vedetele fuseseră construite de către inginerii din armata de uscat și erau destinate să acționeze pe lacuri, pe bazine și pe golfuri închise. Urmînd să aibă această destinație, nu s-a dat o importanță prea mare calităților nautice ale vedetelor. Ele s-au dovedit absolut necorespunzătoare pentru acțiuni la mare largă, lucru constatat de altfel și anterior în raionul Anzio din Italia. Această nouă verificare nereușită a determinat Gruparea „K" să renunțe la vedetele armatei de uscat și să-și construiască propriile ei vedete de asalt, cu calități nautice corepunzătoare acțiunilor proiectate.

* * *

La sfîrșitul lunii iulie a fost constituită prima flotilă de vedete de asalt construită de Gruparea „K". Primind denumirea de „Flotila 211", ea a fost pusă sub comanda căpitanului Bastian, fost comandant al unei vedete torpiloare, care a acționat în repetate rînduri împotriva flotei de invazie din Golful Senei. Bastian avea

în subordine 48 de vedete „Linse", dintre care 16 vedete de dirijare și 32 vedete explozive, adică 16 secții a 3 vedete.

Din cauza drumurilor proaste și a bombardamentelor inamice, flotila a fost transportată cu mare greutate pînă pe malul estuarului Senei. Aici a fost găsit un punct favorabil pentru lansarea vedetelor la apă, în apropierea localității Villers-sur-mer. Din acest punct vedetele „Linse" au executat două atacuri asupra flotei de invazie, în nopțile de 2 și 7 august. Vom prezenta modul de desfășurare a unuia din aceste atacuri, așa cum rezultă din jurnalul personal al unui participant la acțiune, caporalul Leopold Arbinger.

„Am lăsat vedetele la apă o dată cu căderea serii, cînd pericolul bombardamentelor aeriene era mai puțin accentuat. În compunerea secției noastre se găsea vedeta de dirijare și o singură vedetă explozivă, deoarece a doua vedetă a fost avariată pe timpul transportului pe uscat. Vedeta explozivă era condusă de caporalul Gortavski, iar vedeta de dirijare avea următorul echipaj : comandantul secției — subofițerul radiotelegrafist Linder ; operator pentru dirijarea prin unde ultrascurte — subofițerul radiotelegrafist Preuss ; timonier eram eu, caporalul Arbinger.

La ora 23 și cîteva minute, comandantul flotilei și-a luat rămas bun de la noi și a dat ordinul de plecare.

În fața bazei de plecare existau baraje de mine de toate categoriile, prin care au fost create cîteva pase. Aceste pase erau marcate prin bărci în care stăteau militari purtînd cîte un felinar cu lumină roșie slabă.

Am trecut cu bine prin barajele de mine și, ajungînd în larg, am început să navigăm paralel cu malul. Marea era destul de liniștită și în orice caz mai bună ca în luna iunie, cînd a trebuit să luptăm din greu cu valurile. Pe cer alunecau ușor nori mici, care acopereau din cînd în cînd luna. Fără a pierde nici un moment din vedere uscatul, urmăream cu atenție configurația coastei. În curînd am ajuns în dreptul gurii rîului Orne. Intrasem așadar în raionul maritim de litoral ocupat de inamic. Pentru a evita barajele de mine care probabil se găseau pe aici am schimbat de drum încercînd să ieșim mai la larg. Imediat însă ce am pus pupa pe uscat a început să se tragă asupra noastră cu proiectile iluminante. Am oprit imediat motorul, știind că o vedetă este mai greu de descoperit în staționare decît în marș, cînd lasă în urma ei siajul alb, bine vizibil. Gortavski a procedat în același fel cu vedeta sa.

Cîtva timp a fost liniște și întunericul nopții s-a așternut din nou peste mare. Încercînd să ne continuăm drumul, alte proiectile iluminante s-au spart deasupra noastră obligîndu-ne să ne oprim din nou. Acest joc de lumină — întuneric, oprire — pornire s-a

mai repetat de cîteva ori. Pentru a nu rămîne imobilizaţi toată noaptea în acel loc, am hotărît să pornim cu orice risc, sfidînd proiectilele iluminante, pentru a ieşi din zona de foc a artileriei de coastă.

Manevra a reuşit şi în curînd Gortavski a observat spre larg, în partea de orizont luminată de lună, un cargou inamic. Am luat imediat drumul de apropiere spre ţintă dar ne-am dat seama mai tîrziu că am fost victimele unei iluzii optice. Ceea ce observaserăm pe mare nu era în realitate un cargou inamic, ci o altă secţie de vedete „Linse", care se îndrepta spre raionul de acţiune şi se apropiase de noi.

Linia coastei se pierduse în urma noastră, dincolo de orizont. Mergeam în drum nord-vest, spre forţele de invazie pe care trebuia să le atacăm. Începînd de la ora 00.40 deasupra noastră explodau la intervale neregulate proiectile iluminante, trase desigur de nave de luptă pe care noi încă nu le vedeam. Am folosit lumina acestor proiectile ca mijloc suplimentar de orientare. Pe tot timpul apropierii de raionul de acţiune nu am întîmpinat greutăţi prea mari şi nu ne-am întîlnit cu nici o navă de siguranţă anglo-americană. O singură dată numai am observat la o mare distanţă siluetele a patru nave, probabil escortoare, navigînd cu viteză mare. În curînd şi acestea au dispărut din raza noastră de vedere.

Vedetele şi-au menţinut astfel drumul şi viteza, continuînd apropierea de inamic. Faptul că nu am fost observaţi şi nici atacaţi, cu toată luminozitatea nopţii, a influenţat favorabil asupra moralului echipajului, care bănuise la început că va fi întîmpinat de o puternică reacţiune a inamicului, chiar înainte de a ajunge la obiectivul de atac".

Vom face aici o scurtă paranteză. Conducătorii de vedete „Linse" se aşteptau să fie descoperiţi în orice moment şi atunci ei erau obligaţi să folosească la maximum calităţile tehnico-tactice ale vedetelor, pentru a scăpa de atacurile inamice şi a-şi putea continua misiunea. Aceste calităţi care se refereau la viteza mare, manevrabilitatea foarte bună, silueta redusă au fost în general la nivelul cerinţelor, în cele mai multe cazuri. Argumentul îl constituie faptul că în cursul acţiunilor desfăşurate de Flotila 211 împotriva flotei de invazie, nici o vedetă „Linse" nu a fost distrusă datorită focului inamicului. După cum se va vedea mai tîrziu, altele au fost cauzele pierderilor în vedete şi nu reacţiunea inamicului.

Dar să revenim la povestirea lui Arbinger.

„Către ora 01.00 am observat că ne apropiem de raionul de staţionare al inamicului. Am început să aruncăm în mare, la intervale de cinci minute, cupole de plexiglas, folosite de torpilele „Ne-

ger", pe care le aveam la bordul vedetelor. Pe fiecare cupolă era pictat cîte un cap de om, marcînd capul conducătorului de torpilă. Lansarea acestor cupole în apă avea un dublu scop. În primul rînd, să atragă asupra lor atenţia inamicului, astfel ca vedetele să poată acţiona nestînjenite şi, în al doilea rînd, să inducă în eroare inamicul, care trebuia făcut să creadă că atacul se execută cu torpile „Neger", păstrîndu-se astfel secretul acţiunii vedetelor „Linse".

În curînd a început să se vadă şi să se simtă prezenţa inamicului. Cîteva baterii antiaeriene de calibru mic executau periodic trageri de intimidare pe suprafaţa mării, însă proiectilele nu ajungeau pînă la noi. Se auzeau de asemenea, din cînd în cînd, exploziile grenadelor antisubmarine lansate de vedetele de siguranţă inamice.

În jurul orei 01.30, la lumina lunii care apăruse într-o spărtură de nori, am observat în faţa noastră siluetele a trei nave care se părea că sînt în staţionare sau în derivă. Gortavski le-a văzut de asemenea şi s-a apropiat de noi, alipindu-şi vedeta de a noastră. Stopaserăm, opriserăm motoarele şi ne sfătuiam împreună. Nu ştiam încă precis ce se găseşte în faţa noastră : nave mari, la distanţă mare, sau nave mici, la distanţă mică. Lumina slabă difuzată de lună putea să ne înşele cu uşurinţă. Cele petrecute mai înainte, cînd am confundat o secţie de vedete „Linse" cu un cargou, ne-au obligat să fim foarte atenţi şi prudenţi în tragerea concluziilor.

Am hotărît, de comun acord, să ne mai apropiem puţin de ţinte, cu viteză redusă. Luna care a intrat în nori a ascuns în întuneric ţintele şi ne-a obligat să continuăm apropierea, navigînd după compas timp de 15 minute. Deodată au ţîşnit spre cer cîteva rachete şi, la lumina lor, am putut distinge în faţă un vas mare. Nu ne puteam da seama încă dacă este un cargou sau un tanc petrolier. Am apreciat că distanţa la ţintă este de aproximativ 20 cabluri.

Ne-am consultat din nou cu Gortavski şi am hotărît să trecem la atac. Urîndu-ne reciproc succes, am pornit motoarele. Vedeta explozivă a trecut în faţă, iar eu mă menţineam în siajul ei. După cîteva minute, Gortavski a transmis cu ajutorul luminilor dirijate de la prova şi pupa semnalul convenţional prin care ne anunţa că este gata de atac. Între timp, Preuss îşi verifica aparatura de dirijare şi, aşezîndu-şi cutia de comandă pe genunchi, era gata să treacă la teleghidarea vedetei explozive.

Vedeta din faţă a făcut deodată un salt brusc înainte, mărindu-şi viteza. Am mărit şi eu viteza, menţinîndu-mă la 30 metri în pupa vedetei explozive. Valurile şi siajul provocate de vedeta lui Gortavski îmi stînjeneau foarte mult vizibilitatea. Nu mai ştiam

dacă merg drept spre țintă sau am deviat de la direcția justă, însă speram că Gortavski vede mai bine și ține prova pe țintă. Așteptam toți cu atenție momentul în care Gortavski va sări în apă. Trebuia să vedem precis locul unde va cădea în apă, pentru a ști de unde să-l pescuim.

Iată-l că ne-a făcut un semn cu mîna, iar luminile care pînă acum funcționau cu intermitențe au început să ardă continuu. Acesta era semnalul prin care conducătorul vedetei anunța că se pregătește să părăsească vedeta imediat. Într-adevăr, l-am văzut îndată pe Gortavski ridicîndu-se în picioare pe puntea vedetei și sărind apoi în apă. După cîteva secunde am trecut foarte aproape de el, însă nu era încă momentul să oprim și să-l ridicăm din apă.

Subofițerul Preuss raportă că teleghidajul funcționează normal. Am redus puțin viteza și vedeta explozivă s-a îndepărtat repede de noi. Am putut vedea atunci în fața mea întreaga siluetă a navei inamice, precum și vedeta explozivă care se îndrepta direct spre ea.

Comandantul secției m-a anunțat că este timpul să întoarcem, deoarece aliniamentul format de cele două lumini ale vedetei trecea exact prin centrul țintei. Micșorînd și mai mult viteza, am pus cîrma la stînga și, după ce am executat o giratie de 180° am luat drum invers.

În același moment s-a auzit zgomotul unei explozii care nu putea însă proveni de la vedeta noastră, aflată încă în drum spre țintă. Ea a fost provocată desigur de o altă vedetă explozivă care și-a izbit ținta. Pentru noi situația era defavorabilă, deoarece explozia urma să provoace reacțiunea inamicului, iar vedeta din secția noastră nu ajunsese încă la țintă. Totuși, considerînd că nava inamică stătea la ancoră și nu putea evita vedeta, aveam încă șanse să ne îndeplinim misiunea.

Linder și Preuss stăteau la pupa privind țintă spre punctele luminoase care continuau să se îndepărteze și urmărind cu încordare ceea ce avea să se întîmple. Eu însă priveam numai înainte căutînd cu atenție pe Gortavski care trebuia să se găsească destul de aproape. Deodată, în jurul nostru s-a dezlănțuit un freamăt viu. Numeroase rachete se spărgeau simultan în aer, căzînd apoi într-o ploaie de stele de diferite culori. Mai multe tunuri antiaeriene își dezlănțuiseră focul în direcția navei atacată de noi. Aceasta însemna că vedeta explozivă fusese descoperită și se trăgea asupra ei.

Eu continuam să caut cu înfrigurare pe cel care se găsea în apă. I-am văzut în curînd centura de salvare la travers ; lipsea puțin ca să trecem pe lîngă el fără să-l vedem. Gortavski ne văzuse de mai mult timp și făcea semne disperate pentru a ne atrage atenția. M-am îndreptat încet spre el, pentru a-l pescui din apă.

În același moment s-a auzit o explozie puternică, urmată imediat de strigătul de triumf al lui Linder și Preuss. Licărul verde-roșu al luminilor de la vedeta noastră a dispărut. Aceasta însemna că vedeta a lovit ținta și s-a sfărîmat, în urma exploziei încărcăturii auxiliare. După puțin timp a izbucnit zgomotul unei explozii și mai puternice decît prima. Aceasta era provocată de încărcătura principală, care a explodat sub nava inamică.

Am ajuns între timp la Gortavski, pe care l-am scos din apă și ne-am bucurat toți patru, felicitîndu-ne reciproc pentru succesul obținut.

Focul artileriei inamice s-a intensificat, însă majoritatea proiectilelor se îndreptau în direcția unui tanc petrolier care ardea spre nord-vest, la mare distanță de noi. Întregul orizont era brăzdat de săgețile de foc ale proiectilelor trasoare. Cîteva proiectile au explodat și în preajma noastră. Abia acum am observat cîteva escortoare ce se apropiau de nava atacată de noi, care se scufunda. Au început să răbufnească sub apă exploziile grenadelor antisubmarine, în timp ce la suprafață tragerile de artilerie continuau cu aceeași furie. Inamicul trăgea orbește, dezordonat, fără să știe cine a executat atacul și din ce direcție. Era timpul să părăsim acest loc periculos.

Abia pornisem motorul, cînd fasciculul de lumină al unui proiector a început să măture suprafața mării, apropiindu-se de noi pînă la cîțiva metri, pentru ca apoi să se îndepărteze.

Din fericire lumina proiectorului nu a ajuns pînă la noi, astfel că nu am fost deocamdată descoperiți. Îndată însă ce am dat motorului o turație mai mare, am fost auziți de pe navele inamice și s-a deschis focul de artilerie asupra noastră. Proiectilele cădeau însă destul de departe de noi, ceea ce dovedea că inamicul nu executa un foc ochit, ci trăgea numai pe direcția din care se auzea zgomotul motoarelor, la o distanță determinată prin apreciere. Cu tot riscul pe care-l prezenta zgomotul motorului, eram obligați să ne deplasăm cu viteza maximă, deoarece în caz contrar nu am fi reușit să ajungem la baza de plecare înainte de răsăritul soarelui.

Am ambalat deci motorul în plin și, spre satisfacția noastră, limita exploziei proiectilelor rămînea tot mai mult în urmă.

După 15 sau 20 de minute am observat în pupa două puncte luminoase, cărora nu le-am dat nici o atenție la început. Treptat însă cele două puncte se măreau și se țineau scai de noi. Am tras imediat concluzia că sîntem urmăriți de vedete de patrulare sau de canoniere, care aveau o viteză mai mare decît vedeta noastră. Aceasta însemna că, mai devreme sau mai tîrziu, vom fi ajunși din urmă sau vor fi chemate prin radio alte nave împotriva noastră.

Am schimbat de drum cu 90°, spre nord, îndreptînd astfel vedeta spre larg și în același timp am lansat o perdea de fum. Am micșorat apoi viteza pentru a reduce zgomotul și totodată am întors din nou spre est. Manevra de derobare a reușit. Luminile care ne urmăreau au dispărut din vedere și nu au mai apărut nici mai tîrziu.

În jurul orei 03.30 navigam cu vedeta spre sud, apropiindu-ne de coastă pentru a ne orienta. Către ora 04.00 am observat pe coastă, prin pîcla dimineții, clădirea înaltă a hotelului „Trouville". Folosind acest reper am luat drum spre portul Trouville și după 10 minute am observat semnalele de la intrarea în port. După alte cîteva minute am intrat în port și am acostat la cheu, epuizați de oboseală dar cu satisfacția misiunii îndeplinite".

În cursul atacului din prima noapte, Flotila 211 a Grupării „K" a pierdut un ofițer și șapte subofițeri și soldați. De precizat că acești oameni nu au pierit în urma contraacțiunii inamicului pe timpul atacului, ci au fost seceraţi de aviația de vînătoare engleză care a prins parte din vedetele „Linse", după răsăritul soarelui, încă în mare. Aceste vedete întîrziaseră din diferite motive și nu au reușit să intre în port înainte de ivirea zorilor.

În cele două acțiuni de noapte ale vedetelor „Linse", cele 16 secții de vedete au reușit să scufunde un număr de 16 nave și cargouri inamice, cu un tonaj total de 43 000 tone. Dintre acestea mai importante au fost : un distrugător, un dragor, un cargou tip „Liberty" și un tanc petrolier mare.

După a doua acțiune de noapte Flotila 211 își consumase aproape întreaga tehnică de luptă. Personalul flotilei a fost adus în Germania, pentru a lua în primire o nouă tehnică. Situația de pe fronturile de luptă a evoluat însă în continuare atît de defavorabil pentru Germania, încît vedetele „Linse" nu au mai putut să acționeze pînă la terminarea războiului.

2

În perioada finală a războiului din Pacific, japonezii au acționat nu numai cu torpile vii, dar și cu diferite mijloace de asalt de suprafață, conduse de asemenea de oameni de sacrificiu. Materialul folosit a fost însă de proastă calitate, iar acțiunile defectuos organizate, astfel încît rezultatele obținute au fost neînsemnate.

Pentru asaltul la suprafața apei, japonezii au utilizat atît vedete de asalt special construite, cît mai ales șalupe auxiliare obișnuite, improvizate ca mijloace de asalt. Acestea din urmă se apro-

piau pe timpul nopții de navele americane care staționau la ancoră și lansau, în imediata apropiere a acestor nave, grenade antisubmarine.

Vedetele de asalt cu destinație specială aveau scheletul construit din lemn, iar bordajul era din tendă cauciucată. Ele reprezentau deci copii ale primelor vedete de asalt construite de italieni, destinate a fi transportate cu hidroaviația. Vedetele aveau o încărcătură mare de exploziv în prova. Un grup numeros de astfel de vedete, concentrate în golful unei insule de lîngă Okinawa, a fost descoperit de americani și distrus în întregime prin bombardamente masive de aviație.

In toamna anului 1944, americanii au început operația de cucerire a Filipinelor, debarcînd inițial în Insula Leyte din acest arhipelag. În raionul localității Lingaien au debarcat Diviziile 43 și 6 de infanterie. Întrucît japonezii se așteptau ca o parte din forțele desantului să debarce în acest raion, ei concentraseră în apropiere, în portul San-Fernando, mai multe vedete de asalt.

În ziua a doua a debarcării, cînd o parte din trupele debarcate înaintaseră deja către interiorul insulei, din San-Fernando au ieșit cîteva vedete de asalt japoneze. Acestea aveau misiunea să atace navele americane concentrate în raionul de transbordare. În acest scop, vedetele au ocolit raionul de staționare al navelor de luptă, executînd atacul asupra mijloacelor de debarcare dinspre vest.

Unele vedete japoneze erau prevăzute cu o încărcătură de exploziv de aproximativ 180 kg trotil și cu un aparat de aprindere mecanic (care exploda la șoc) sau cu aparat de aprindere comandat direct de un conducător de sacrificiu. Alte vedete erau improvizate din diferite șalupe auxiliare și aveau la bord cîteva grenade antisubmarine, care urmau să fie aruncate lîngă bordajul navelor inamice.

Pe timpul apropierii de navele de debarcare, mijloacele de asalt japoneze au fost întîmpinate de un violent foc de artilerie, executat cu piese de toate calibrele. Vedetele continuau însă să înainteze, acoperindu-se reciproc, prin transformarea unora în paravane împotriva proiectilelor inamice. Au fost scufundate doar patru vedete de asalt, în timp ce restul au pătruns pînă la navele americane, pe care le-au atacat. Au fost scufundate două nave de desant infanterie, iar șase nave de desant și de luptă au fost avariate.

În cursul aceleiași nopți, japonezii au mai încercat un atac cu un număr mai mic de vedete. Acestea au fost însă scufundate de americani înainte de a ajunge la obiectivul de atac, prin foc intens de artilerie, executat la lumina proiectoarelor.

După aceste două acțiuni ale japonezilor în acel raion, americanii au luat măsuri suplimentare de întărire a vigilenței, organizînd patrularea în jurul navelor de debarcare cu șalupe armate cu mitraliere și luminînd permanent spațiul din jur cu ajutorul proiectoarelor.

Acestea sînt singurele date pe care le deținem asupra acțiunii mijloacelor de asalt de suprafață japoneze. Ele au fost furnizate de unii dintre participanții la debarcarea din Filipine*. Desigur că astfel de atacuri au avut loc și în alte raioane. De la japonezi nu avem însă nici un fel de informații asupra acestor acțiuni.

CONCLUZII

Din exemplele prezentate pînă aici în legătură cu acțiunile de luptă ale vedetelor de asalt rezultă că acestea reprezintă un mijloc de diversiune mai puțin eficace decît scafandrii de luptă sau torpilele conduse de oameni. Faptul apare evident dacă facem o comparație atît între numărul de atacuri executate cu fiecare din aceste categorii de mijloace, cît și între rezultatele efective ale acestor atacuri.

După cum s-a văzut, în tot cursul războiului italienii au executat cu vedetele de asalt o singură acțiune încununată de succes, în Golful Suda. Aici succesul s-a datorat, pe de o parte, factorului surprindere realizat de Flotila a 10-a M.A.S. cu noul mijloc de diversiune, iar pe de altă parte, lipsei de vigilență a englezilor, care nu se așteptau în nici un caz la un atac cu forțe ușoare de suprafață, la o distanță atît de mare de principalele baze italiene. Ei luaseră măsuri de apărare numai împotriva aviației și submarinelor. Așa se explică faptul că în timp ce vedetele de asalt italiene porneau la atac asupra navelor din Suda, acompaniate de zgomotul puternic al motoarelor, englezii trăgeau cu artileria antiaeriană asupra unor avioane invizibile de pe cer, fără să acorde nici o atenție spațiului maritim.

Aventura terminată atît de dezastruos la Malta a dovedit însă ineficacitatea vedetelor de asalt care acționează asupra unui obiectiv bine amenajat din punct de vedere militar, amenajare în care se includ numeroase mijloace de observare vizuale și radiotehnice, obstrucții de toate felurile, armament puternic de toate categoriile, precum și mijloace de atac aerian gata de acțiune în orice moment.

---

* F. D. Fane — D. Moore: „The naked warriors" (Luptătorii goi).

Se poate spune fără exagerare că episodul de la Malta a însemnat declinul forțelor de asalt de suprafață din Flotila a 10-a M.A.S.

Flota germană a utilizat de asemenea în mod sporadic vedetele de asalt „Linse", în cadrul Grupării „K". După încercări nereușite (Anzio și Golful Senei), Gruparea „K" a construit noi vedete de asalt cu care a executat numai două acțiuni, în două nopți de la începutul lunii august 1944, obținînd oarecari succese. Ca și la italieni însă, acestea au fost primele și ultimele succese realizate cu ajutorul vedetelor de asalt.

Cît despre japonezi, am văzut că aceștia au executat acțiuni de asalt la suprafața apei mai mult cu mijloace improvizate, folosind de regulă exploziile grenadelor antisubmarine lîngă bordajul navelor inamice. Vedetele de asalt special destinate erau de o construcție rudimentară și majoritatea lor au fost distruse de aviația americană înainte de a fi trimise în luptă.

În sfîrșit, amintim că americanii au experimentat în cîteva acțiuni de debarcare vedete de asalt asemănătoare tipului german (teleghidate), în scopul de a distruge cu ajutorul acestora estacadele și barajele antidesant de la mică adîncime și de la suprafața apei.

Rezultă în concluzie că vedetele de asalt nu au corespuns decît într-o foarte mică măsură scopului pentru care au fost create. Față de dezvoltarea actuală a mijloacelor radiotehnice de descoperire, precum și a armamentului automat de artilerie, se pare că acest mijloc de diversiune nu are perspective de dezvoltare nici în viitor.

PARTEA A CINCEA

ASALTUL SUB APĂ AL SUBMARINELOR PITICE

Un alt mijloc de diversiune submarină de care ne ocupăm este *„submarinul pitic"* sau *„submarinul de buzunar"*. Apărut sub formă experimentală încă din primul război mondial, submarinul pitic a fost perfecționat și a luat o dezvoltare mai mare abia în cursul ultimului război. În această perioadă noua armă submarină a fost folosită mai frecvént numai de către flotele unor state și anume de Japonia, Germania și Anglia. Totuși către sfîrșitul războiului, și mai ales după război și flota S.U.A. experimentează intens și construiește diferite tipuri de submarine de buzunar moderne.

Însăși denumirea pe care o poartă indică elementul esențial în construcția și funcționarea submarinului pitic. Acesta are aceeași construcție de ansamblu și același principiu de funcționare ca orice submarin clasic, cu deosebirea că este de dimensiuni mult mai mici. În consecință, este redus și echipajul (1—4 oameni) și sînt diminuate principalele sale caracteristici tehnico-tactice (viteza, autonomia în imersiune și la suprafață, imersiunea maximă, vitalitatea etc.). În schimb submarinul pitic are, în comparație cu submarinul clasic, alte avantaje care au permis folosirea lui în acțiuni de diversiune submarină.

Principala caracteristică pozitivă a submarinului pitic, derivată din dimensiunile sale mici, o constituie posibilitatea pătrunderii în raioane inaccesibile sau greu accesibile submarinelor clasice (raioane cu funduri mici, treceri înguste apărate de plase și estacade, porturi, baze etc.). Un alt avantaj important de care se bucură submarinul pitic este dificultatea detectării lui sub apă, datorită de asemenea dimensiunilor sale mici, precum și stadiului încă redus de dezvoltare al aparaturii hidroacustice din timpul celui de-al doilea război mondial.

Armamentul principal al submarinului pitic îl constituie 1—2 torpile obișnuite sau două încărcături mari de exploziv pe care submarinul trebuie să le lase pe fund, sub nava inamică. Ca orice mijloc de asalt și diversiune, submarinul pitic nu are nici o armă de apărare, în afară de calitățile sale tehnico-tactice (acțiunea în ascuns și prin surprindere sub apă, dimensiuni mici, greutatea detectării, posibilitatea de derobare neobservată după atac etc.). Au existat însă și unele proiecte de submarine pitice prevăzute cu 1—2 mitraliere antiaeriene. Acestea însă nu au fost realizate în practică.

Toate aceste caracteristici generale prezentate pînă aici au făcut ca în flotele menționate mai sus să se acorde prioritate submarinelor pitice față de torpilele conduse de oameni, dezvoltîndu-se construcția lor și folosindu-se în numeroase misiuni care nu ar fi putut fi rezolvate de către T.C.O.

Capitolul I

SUBMARINELE PITICE SAU SUBMARINELE DE BUZUNAR

• Descriere ; caracteristici ; folosirea în luptă • Evoluția apariției și a dezvoltării lor

Flota italiană a fost una din puținele flote care s-a gîndit la submarinele pitice încă în timpul primului război mondial. În acea perioadă, firma „Caproni" din Italia a construit prototipul submarinului pitic tip „C.A.", cu un deplasament de 12 tone, echipaj 2 oameni și avînd ca armament două torpile de 450 mm. În conformitate cu concepția folosirii în luptă pe timpul celui de-al doilea război mondial, acest submarin pitic era destinat să pătrundă în secret în porturile inamicului și acolo să debarce scafandri de luptă, cu misiunea de a mina navele găsite în staționare. S-a renunțat însă la ideea folosirii submarinului pitic „C.A." încă de la începutul războiului, din mai multe motive : distanțele mari dintre porturile italiene și cele ale inamicului, autonomia mică și viteza redusă, apariția torpilei condusă de om, considerată mai avantajoasă, mai economică și cu date tehnico-tactice superioare. Totuși, în timpul războiului au fost construite cîteva astfel de submarine și pregătite în vederea atacului asupra navelor din portul New-York. Capitularea Italiei nu a mai permis realizarea acestui proiect îndrăzneț.

Tot în timpul războiului au mai fost construite cîteva submarine pitice de tipul „C.B.", cu caracteristici tehnico-tactice superioare. Avînd un deplasament de 30 tone și echipaj patru oameni, submarinele pitice „C.B." dispuneau de o autonomie mai mare și țineau mai bine marea. Aceste submarine au executat cîteva misiuni de mică importanță în Marea Neagră, acționînd însă după procedeul obișnuit al submarinelor clasice. Nu le putem deci include în rîndul forțelor și mijloacelor de diversiune submarină.

Japonezii au folosit de asemenea submarine pitice chiar de la începutul războiului din Pacific, în operația de la Pearl-Harbour. Nu dispunem de date amănunțite asupra caracteristicilor tehnico-tactice ale acestor submarine pitice. Se pare că ele aveau un deplasament de 42 tone și erau armate cu două torpile.

Se știe că la Pearl-Harbour au acționat cinci submarine pitice japoneze, care au fost transportate pînă în raionul de acțiune cu ajutorul submarinelor oceanice mari de tip „I" (2 100/2 600 tone). Submarinele pitice erau instalate pe puntea submarinelor oceanice, în pupa chioșcului. Toate cele cinci submarine pitice care au participat la operația de la Pearl-Harbour au fost pierdute, fără să poată executa cu succes misiunea primită.

În tot cursul războiului din Pacific, japonezii au mai folosit submarinele pitice și în alte numeroase acțiuni, fără însă a obține rezultate prea însemnate. Majoritatea submarinelor au dispărut fără urmă în timpul executării primei lor misiuni.

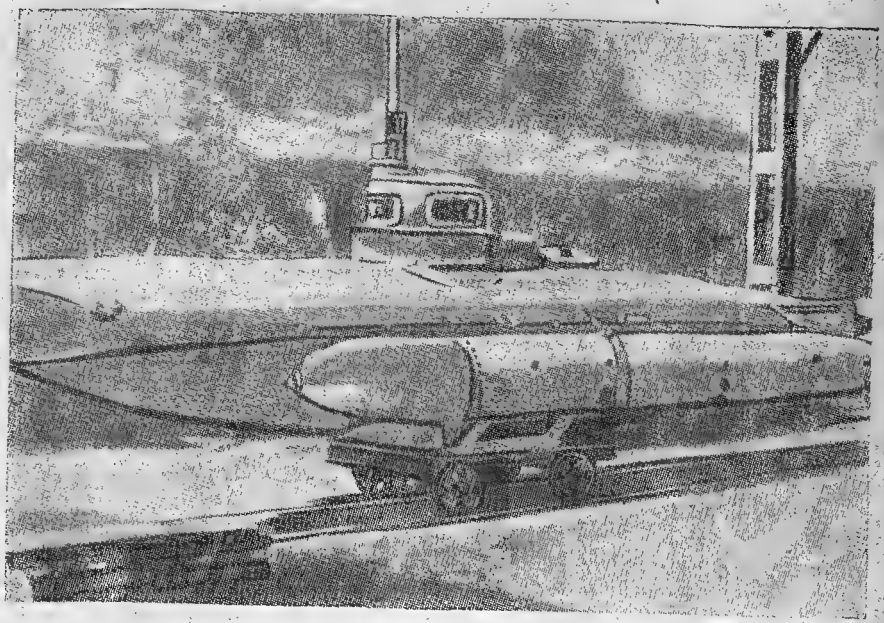
După date reieșite din documente americane, japonezii planificaseră construirea a 1 278 submarine pitice în tot cursul războiului, însă practic au reușit să scoată numai 438 de submarine *.

* * *

La nemți, ideea folosirii în luptă a submarinelor pitice, ca și a celorlalte mijloace de diversiune submarină, a apărut abia către sfîrșitul războiului, în anul 1944.

Proiectul primului submarin pitic de tipul „Biber"** a fost elaborat de căpitanul de rangul 3 Hans Bartelis, fost comandant de dragor și apoi înrolat în Gruparea „K". La 4 februarie 1944 Bartelis, împreună cu căpitanul Opladen au prezentat proiectul de principiu directorului șantierului naval din Lübeck, care a acceptat comanda. La 9 februarie s-a perfectat contractul și după două săptămîni, la 23 februarie, proiectul amănunțit al submarinului pitic „Biber" a fost definitivat. Pe baza acestui proiect, personalul șan-

* „U. S. Naval Institute proceedings" — 1952, Nr. 8, p. 863.
** Castor în (limba germană).



Submarinul pitic german de tipul „BIBER“ (castor). Echipaj — un om ; armament — două torpile obișnuite

tierului a reușit ca în decurs de trei săptămîni să construiască și să lanseze (la 15 martie) primul prototip de submarin „Biber“, care a primit denumirea de „Adam“.

La 18 martie, Bartelis personal se ambarcă pe „Adam“ pentru primele probe. Purtînd pecetea lucrului făcut în grabă, submarinul pitic îi face de rîs pe proiectanți și pe constructori. El se umple cu apă și nu mai poate ieși la suprafață prin propriile forțe.

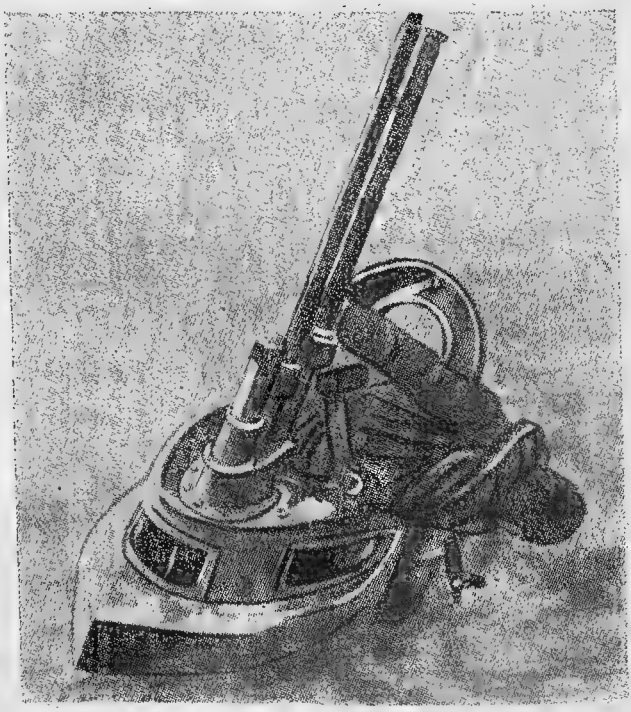
După ce a fost scos din apă, submarinul „Biber“ este revăzut și îmbunătățit, astfel că la o nouă experiență, prezentat în fața unei comisii a comandamentului flotei germane, a dat rezultate bune. Pornind de la acest prototip, submarinul pitic a început să fie construit în serie în șantierele navale germane și „Adam“ a devenit în curînd tatăl unei numeroase familii de „castori“. În același timp, Bartelis și-a organizat un detașament format din tineri ofițeri de marină, ingineri, medici, care experimentau zi de zi „Biberii“, studiind amănunțit caracteristicile lor, calitățile, defecțiunile tehnice, condițiile de viață ale echipajelor etc.

Care erau caracteristicile și modul de construcție al acestui submarin pitic ?

Submarinul „Biber", cu un corp de o formă hidrodinamică, avea lungimea de 8 metri și lățimea de 98 cm. Chioșcul, situat aproape de centru, se ridica cu 52 cm deasupra liniei de plutire și dădea „Biberului" aspectul unui submarin în miniatură. Deasupra chioșcului se înălța periscopul lung de 1,5 metri și dispozitivul „Schnörkel", folosit pentru alimentarea cu aer a motorului submarinului.

Corpul submarinului „Biber", construit din plăci de oțel, era consolidat prin coaste longitudinale și patru pereți transversali etanși, care împărțeau interiorul submarinului în cinci compartimente.

Primul compartiment, situat între extremitatea prova și primul perete transversal, era ocupat de tancul de balast prova. Între primul și al doilea perete se găsea compartimentul principal, care avea rolul de post central de comandă al submarinului. Aici stătea ghemuit conducătorul „Biberului", cu capul în chioșc, singurul loc de intrare și ieșire din submarin. De jur împrejurul conducătorului, sub el și deasupra lui, se găseau o sumedenie de manete, bu-



Submarinul pitic „BIBER", la suprafață. Înainte de a pleca în misiune, conducătorul verifică pentru ultima dată valvula de admisie a aerului în tancul de balast

toane, mînere și alte dispozitive pentru conducerea și manevra în siguranță a submarinului. Tot în postul central se găseau butelii cu aer comprimat pentru golirea tancurilor de balast, aparatul de respirat cu oxigen, bateria de acumulatoare, rezervoarele cu benzină și tubulatura de alimentare cu benzină a motorului. După cum se vede, era un compartiment foarte încărcat în care fiecare centimetru cub de spațiu era prețios și era folosit cu maximă eficiență.

Ca mijloc de propulsie principal, „Biberul" era prevăzut cu un motor cu benzină de șase cilindri (2,5 CP pentru fiecare cilindru) situat între al doilea și al treilea perete transversal.

Între peretele al treilea și al patrulea (compartimentul 4) era instalat electromotorul, destinat pentru navigația în imersiune. În sfîrșit, între ultimul perete transversal și extremitatea pupa se găsea tancul de balast pupa.

Sarcina conducătorului de submarin era deosebit de dificilă. El era obligat în permanență să manevreze, aproape simultan, cu ajutorul celor două mîini ale sale, cinci grupuri de comenzi (cîrma verticală, cîrmele orizontale, reglarea asietei cu ajutorul tancurilor de balast, conducerea motorului sau a electromotorului, manevra periscopului). În afară de aceasta el trebuia să rezolve și alte probleme : să navige pe drumul indicat, să urmărească imersiunea, viteza (după numărul de turații), capacitatea bateriilor etc. În felul acesta, un singur om era pus să îndeplinească sarcinile mai multor specialiști de la bordul unui submarin obișnuit : comandantul, specialistul cu navigația, inginerul mecanic, inginerul electrician, torpilorul, transmisionistul. Este evident că pentru funcția de conducători de „Biberi" erau necesari oameni cu o calificare superioară, care urmau să se formeze printr-un antrenament intens și îndelungat.

În afară de însușirea deprinderilor necesare unui conducător de „Biber", pe timpul antrenamentelor se urmăreau și alte probleme importante : timpul cît poate sta conducătorul în condițiile incomode din postul central al submarinului, durata rezistenței în imersiune folosind aparatul de respirat cu oxigen etc.

Conducătorul „Biberului" trebuia să fie pregătit ca în timpul execuției misiunii, în mare, să întîmpine și să înfrunte numeroase pericole, atît din partea inamicului și a forțelor naturii, cît și din partea materialului deservit. În această privință, instrucțiunile de conducere ale „Biberului" prevedeau — printre altele — următoarele :

„Pe timpul navigației în imersiune, conducătorul poate să respire liber în compartimentul său etanș aproximativ 45 minute. După trecerea acestui timp, aerul din compartiment se viciază cu

bioxid de carbon și conducătorul adoarme, apoi se intoxică total, pînă la asfixie. De aceea conducătorul trebuie să-și pună pe față masca de oxigen și să respire printr-un tub prevăzut cu un cartuș filtrant al bioxidului de carbon. La fiecare „Biber" se găsesc trei cartușe filtrante, cu o durată de cîte 7,5 ore. De regulă, conducătorul poate conta pe rezerva de oxigen timp de 20 de ore de navigație submarină".

Au mai fost de asemenea studiate problemele referitoare la navigație și calitățile nautice ale „Biberilor". S-a stabilit că pentru „Biber" navigația costieră era dificilă și primejdioasă, iar pericolul principal îl putea constitui aviația de asalt și de vînătoare a inamicului. În afară de aceasta, moralul conducătorilor era influențat negativ de faptul că ei acționau de unul singur în fiecare submarin, izolați în imensitatea mării.

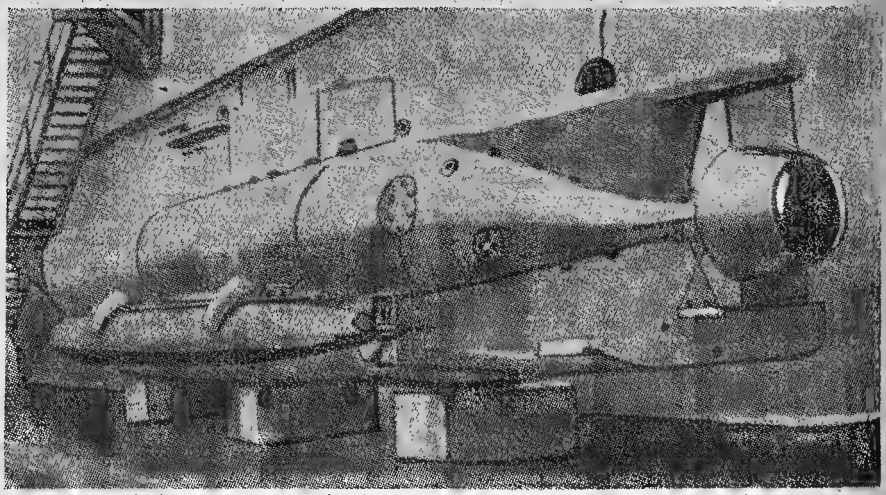
Ținînd seama de eforturile fizice și tensiunea nervoasă la care urmau să fie supuși conducătorii „Biberilor", medicii din Gruparea „K" au recurs la un mijloc condamnabil de tratament al acestora. Folosind cunoscutul sistem „doping" pentru stimularea cailor de curse înainte de concurs (sistem folosit și în prezent în activitatea sportivă profesionistă din unele țări capitaliste), a fost preparat un medicament special „D-IX" care era administrat conducătorilor înainte de plecarea în misiune. Prin aceasta se urmărea mărirea rezistenței la oboseală, creșterea puterii de concentrare, dezvoltarea capacității de judecată, crearea unei stări de euforie, de mulțumire deplină. Consecințele folosirii acestui medicament erau însă dezastruoase. După terminarea misiunii și risipirea efectului stimulativ, conducătorii se simțeau complet doborîți de oboseală, epuizați pînă la prăbușire și cu o depresiune morală caracteristică morfinomanilor.

De altfel, unii conducători de „Biberi" au refuzat să folosească acest medicament, considerînd — din experiența proprie — că cel mai util mijloc de fortificare pentru a putea rezista unor eforturi mari este un somn adînc de circa 10 ore.

Cu toate că „Biberul" avea aspectul general de submarin în miniatură, precum și sistemul de construcție și funcționare al unui submarin clasic, nemții nu admiteau că „Biberul" este un submarin pitic și, fără a-l clasifica într-o categorie oarecare de mijloace de diversiune, îi spuneau pur și simplu „Biber". În flota germană se considera că numai mijlocul de asalt sub apă de tipul „Seehund" * este într-adevăr un submarin pitic, avînd în construcția sa — în proporții reduse — tot ceea ce are și un submarin clasic. „Seehund" avea un echipaj de doi oameni și două torpile la bord.

---

* Cîinele de mare (în l. germană).



Submarinul pitic german „SEEHUND". Echipaj — 2 oameni ; armament — două torpile obișnuite.

Elaborarea proiectului, construcția prototipului și experimentarea submarinului pitic „Seehund" au durat șase luni. Primele probe au dat rezultate bune, confirmînd calitățile tehnico-tactice prevăzute în proiect. Noul mijloc de luptă a intrat în dotarea flotei germane abia în ultimele luni de război, desfășurînd acțiuni de luptă în perioada ianuarie — aprilie 1945 în raionul cuprins între estuarele fluviului Tamisa și al rîului Schelde și strîmtoarea Pas-de-Calais. Cele 70 de submarine pitice „Seehund", acționînd în condiții grele și complexe, au reușit să execute cîteva atacuri reușite asupra transportoarelor și navelor de luptă ale aliaților.

În comparație cu submarinele clasice, „Seehund" avea calitățile tehnico-tactice necesare pentru a se sustrage mai ușor de la loviturile aviației inamice care, în acea perioadă, reprezenta principalul pericol pentru flota germană. Pe de altă parte, instrucția echipajelor avea ca obiectiv principal antrenamentul în manevra de evitare a atacurilor aviației. Se știe că în timpul ultimului război timpul mediu pentru intrarea în imersiune a unui submarin clasic de 500 tone era de 35—45 secunde, atingîndu-se uneori timpul record de 27 secunde. Submarinul pitic „Seehund" construit în mod special pentru intrarea rapidă în imersiune, lua o poziție aproape verticală și reușea să ajungă la o imersiune de 5 metri într-un

timp de 6—7 secunde, atingîndu-se uneori chiar timpul record de numai 4 secunde.

„Seehund" naviga la suprafață cu ajutorul unui motor „Diesel" de șase cilindri, iar în imersiune era propulsat de un electromotor. Submarinul pitic se putea scufunda folosind motorul „Diesel" pînă la o imersiune de 10 metri și chiar 15—17 metri, deoarece evacuarea gazelor se făcea direct în apă, printr-o supapă reglată pentru presiunea de 2 atmosfere. Aerul necesar funcționării motorului „Diesel" era luat chiar din compartimentele submarinului. De aceea, pentru a nu consuma din aerul atît de prețios pentru echipaj, motorul nu era lăsat să funcționeze decît cîteva secunde, contribuind la rapida imersiune, după care se punea în funcțiune electromotorul.

Ca orice submarin pitic, „Seehund" putea fi greu descoperit cu ajutorul radiolocației (la suprafață) și a hidrolocației (în imersiune). De asemenea, nici grenadele antisubmarine nu reprezentau un pericol prea mare pentru acest corp etanș din oțel, cu volum mic, de care se loveau undele de șoc ale exploziei. S-a stabilit experimental că exploziile submarine pot să salte submarinul ca pe o minge, într-o parte și în alta, însă găuri de apă nu se produc decît arareori.

În septembrie 1944, primele submarine „Seehund" au fost lansate la apă și legate la un cheu în portul Neustadt. Aici, viitoarele echipaje ale noilor submarine le priveau cu neîncredere, cunoscînd timpul scurt care a fost consumat pentru construirea și experimentarea lor. Toți se întrebau cum va rezista și cum se va comporta în luptă submarinul pitic.

După terminarea perioadei de instrucție intensă, care a durat pînă în decembrie 1944, submarinele „Seehund" au fost rebazate la începutul lunii ianuarie 1945 în portul olandez Ijmuiden, de unde au început să se execute primele atacuri. Neîncrederea echipajelor în calitățile tehnico-tactice ale „piticului" continua însă.

În cursul executării unei misiuni, un submarin pitic „Seehund" a fost descoperit de un distrugător englez, care l-a urmărit și l-a atacat cu grenade antisubmarine timp de cîteva ore. Submarinul a reușit să scape cu mare greutate de urmărire și să se înapoieze la bază. La puțin timp după aceea, cînd submarinul pitic a fost scos din apă pentru revizia tehnică, mecanicii și inginerii au rămas înmărmuriți, neputînd să creadă că epava pe care o vedeau în față a putut readuce la bază pe cei doi oameni din echipaj. Ca aspect general, „Seehund" se prezenta ca o masă informă de fier vechi. Corpul exterior, nerezistent, era rupt în mai multe locuri, lăsînd să atîrne bucăți mari de tablă zdrențuită. Chioșcul era puternic

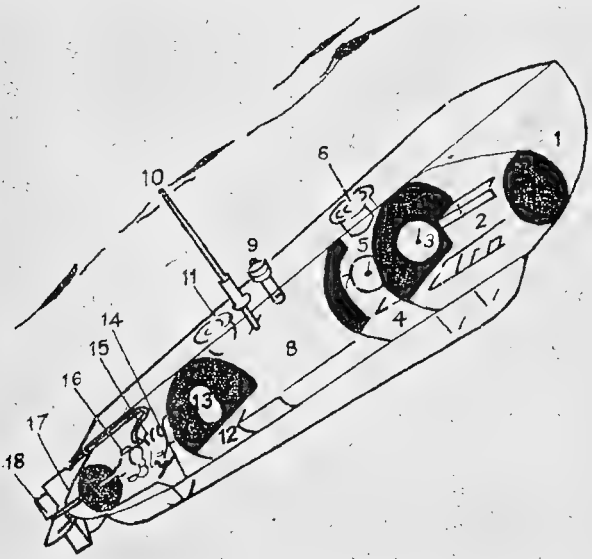
turtit, avînd în unele locuri adînciturі de peste 4 cm. Cît privește corpul rezistent, acesta avea aspectul unei căldări metalice frămîntată sub loviturile unui ciocan pneumatic.

Abia după această întîmplare, echipajele submarinelor „Seehund" au început să capete mai multă încredere în rezistența și calitățile noului mijloc de luptă.

* * *

Primul submarin englez de tipul „Midget" *, submarinul pitic „X-3", a fost lansat la apă la 15 martie 1942, în raionul portului Southampton. Era primul dintr-o serie de 12 submarine de același tip, puse pe cală.

Submarinul pitic „X-3", cu un deplasament de 30 tone și trei oameni în echipaj, avea o lungime de 16 metri și o lățime de



Schema submarinului pitic englez de tipul „Midget" seria „XE".

1 — tancul de balast nr. 1 ; *2* — compartimentul prova ; *3* — tambuchiul de intrare în compartimentul prova ; *4* — tancul de balast nr. 2 ; *5* — compartimentul scafandrului ; *6* — tambuchiul de acces în submarin prin compartimentul prova ; *7* — intrarea în postul central ; *8* — postul central ; *9* — periscopul de navigație ; *10* — periscopul de atac ; *11* — tambuchiul de acces în submarin prin pupa ; *12* — tancul de balast nr. 3 ; *13* — intrarea în compartimentul acumulatoarelor ; *14* — tancul de combustibil ; *15* — motorul Diesel ; *16* — electromotorul ; *17* — axele elicelor și elicea ; *18* — cîrmele orizontale și verticale.

* Pitic (în l. engleză).

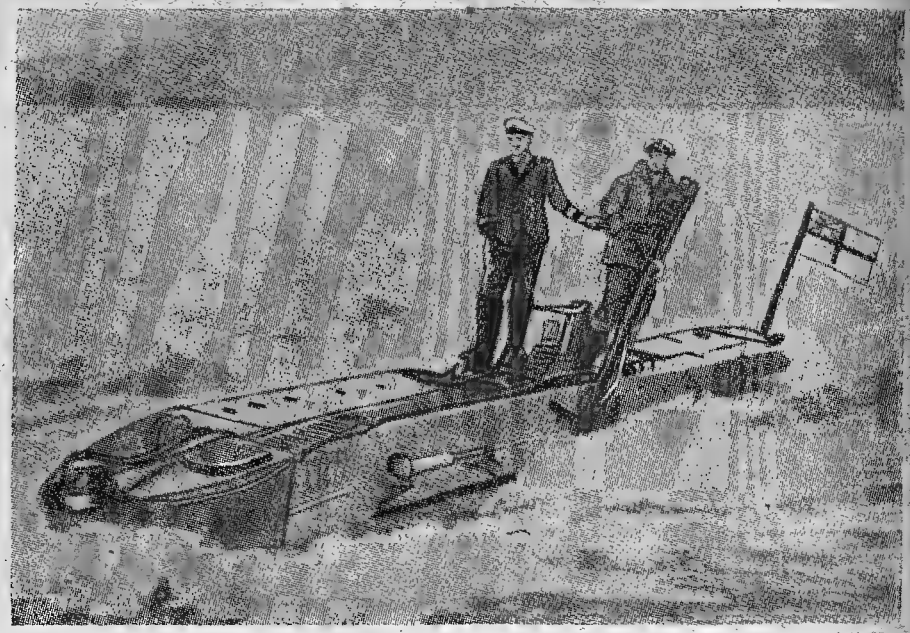
aproape 2 metri. Înălțimea maximă din interiorul submarinului era de 1,5 metri.

După o jumătate de an, șantierele engleze au lansat la apă alte 12 submarine pitice, dintr-o nouă serie „XE", cu un deplasament și dimensiuni apropiate de ale seriei „X", însă cu patru oameni în echipaj și o mai bună organizare a compartimentelor interioare.

În compartimentul prova se găseau chesoanele cu provizii și rezervele cu apă potabilă. Tot aici erau instalate cușete pentru membrii echipajului. Următorul compartiment era destinat scafandrului și avea prevăzut un tambuchi prin care scafandrul putea părăsi submarinul în imersiune pentru a executa diferite misiuni. În compartimentul central era postul comandantului, care avea aici la îndemînă întreaga aparatură de comandă și de navigație (compas magnetic și giro, periscop de navigație și periscop de atac, stația de distribuție a aerului și a apei pentru tancurile de balast etc.). Se mai găseau aici o masă de navigație și o cușetă. Din acest compartiment se putea ieși printr-un tambuchi, pe puntea submarinului. În sfîrșit, în compartimentul pupa erau instalate : motorul „Diesel", electromotorul principal, compresorul de aer, tancul de combustibil, buteliile cu aer comprimat etc.

Echipajul era compus din patru oameni care, pe timpul navigației, stăteau de regulă în compartimentul central : comandantul la periscop ; secundul, la timonele de manevră a cîrmei verticale și a cîrmelor orizontale ; inginerul mecanic, la tabloul de comandă al electromotorului. Al patrulea membru al echipajului, scafandrul, stătea de obicei tot în compartimentul central, așteptînd să intervină în caz de nevoie.

Atît submarinele pitice de tipul „X", cît și cele de tipul „XE" nu erau submarine torpiloare, deoarece nu aveau nici tuburi lansatorpile și nici torpile la bord. Englezii au renunțat la folosirea torpilelor de către submarinele pitice din cauza dezavantajelor pe care le prezintă acest gen de armament submarin. În schimb, submarinele „Midget" aveau instalate în fiecare bord cîte un container de formă aerodinamică în care se găseau două tone de ammatol, un exploziv brizant foarte puternic. Un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie asigura declanșarea exploziei la momentul dorit. În felul acesta, fiecare submarin pitic era armat cu patru tone de exploziv care, transportat și lăsat pe fund sub chila navei inamice, producea o explozie deosebit de puternică. (Să ne gîndim că cele patru tone de exploziv echivalează cu încărcătura totală de exploziv a 13 torpile obișnuite.) Explozia produsă avea ca urmare distrugerea navei inamice sau — în orice caz — scoaterea ei din serviciu pentru un timp îndelungat.



Submarinul pitic englez de tipul „MIDGET", seria „XE". Echipaj — 4 oameni ; armament — 2 containere cu cîte două tone exploziv fiecare.

În comparație cu deplasamentul și dimensiunile reduse, submarinul „XE" avea o autonomie de navigație în imersiune destul de mare și anume de 36 de ore. Totuși, nici chiar această autonomie nu i-ar fi permis să traverseze cu forțele proprii Marea Nordului pentru a ajunge în porturile germane. De aceea submarinele pitice erau remorcate pînă în raionul de acțiune de către submarine oceanice mari. Pe timpul remorcajului în mare în submarinul pitic se găsea un echipaj de rezervă, iar echipajul principal era la bordul submarinului oceanic, unde se odihnea și își menaja forțele în vederea momentului decisiv al acțiunii. Abia în apropierea raionului de atac echipajul principal se ambarca la bordul submarinului pitic, înlocuindu-l pe cel de rezervă. Obstacolele submarine întîlnite în cale (plase etc.) erau înlăturate sau se creau breșe prin ele cu ajutorul scafandrului genist.

Pregătirea echipajelor submarinelor pitice se desfășura în condiții foarte grele și dura timp îndelungat. Astfel, de exemplu, pregătirea de luptă a echipajelor submarinului „X-3" a durat timp

de un an, fără nici o întrerupere (din august 1942 pînă în august 1943). Treptat, pe măsura prezentării de noi voluntari, creştea numărul oamenilor care se pregăteau să încadreze noile submarine. În timpul perioadei de instrucţie au fost descoperite numeroase defecţiuni tehnice care au făcut necesare mai multe modificări şi îmbunătăţiri în construcţia submarinelor pitice. Nu au lipsit nici incidentele, dintre care unele chiar mortale.

După şase luni de la lansarea ultimului submarin de tipul „X" (al doisprezecelea), flotila de submarine pitice era gata de luptă.

Capitolul II

SUBMARINELE PITICE LA ÎNCEPUTUL RĂZBOIULUI, ÎN JAPONIA ŞI SPRE SFÎRŞITUL RĂZBOIULUI, ÎN GERMANIA

• Pearl-Harbour : Primele acţiuni şi primele jertfe.
• „Castorul" şi „Cîinele de mare" — ultimele forţe de şoc ale rămăşiţelor flotei germane

I

Mochitsura Hashimoto, autorul lucrării „Scufundaţii", despre care am mai vorbit într-un alt capitol, a participat la operaţia de la Pearl-Harbour ca şef al serviciului arme sub apă (comandant UL-3) pe submarinul oceanic „I-24". Acesta a avut misiunea să transporte unul din submarinele pitice japoneze, care urmau să acţioneze asupra navelor din baza americană.

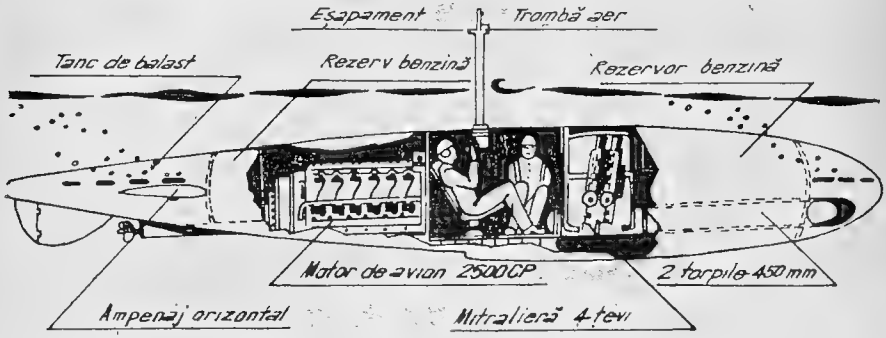
Reproducem mai jos un pasaj din cartea sa în care se descrie acţiunea submarinelor în operaţia de la Pearl-Harbour (text prescurtat).

„În noiembrie 1941, eram ofiţer cu armele sub apă pe submarinul „I-24". Submarinul fusese lansat la apă cu şase luni înainte. În tot acest timp am fost foarte ocupat cu lucrările de finisare, probele, ultimele pregătiri etc.

La 10 noiembrie „I-24" am fost inclus în Flotila a 3-a din Escadra 1 de submarine, comandată de căpitanul de rangul 2 Sasaki. După puţin timp am primit ordin să ne pregătim de război. Am primit alimente, muniţie, combustibil şi tot felul de materiale pentru trei luni.

„I-24“ era un submarin oceanic, cu deplasament standard de 2 180 tone. Avea un tun de 140 mm și o rezervă de 20 torpile. Viteza la suprafață — 24 Nd. Era amenajat pentru transportul submarinelor pitice. În flotă existau cinci astfel de submarine.

Submarinul nostru a ieșit de cîteva ori în mare din baza Kure, pentru probe, avînd pe punte — într-un hangar special — un submarin pitic. Cu ocazia acestor probe au fost constatate mai



SUBMARIN 10 TONE

Proiect de submarin pitic japonez de 10 tone din timpul celui de al doilea război mondial.

multe defecțiuni de construcție care, în parte, au fost remediate pe loc.

Știam cu toții că războiul nu poate fi evitat și așteptam cu emoție și teamă rolurile în care vom fi repartizați. La convocarea ofițerilor submariniști din ziua de 17 noiembrie, în jurul ieșirii în mare, ni s-a vorbit mai ales despre situația din raionul Pearl-Harbour. Ni s-a arătat atunci că, în eventualitatea unui atac asupra bazei Pearl-Harbour, se vor folosi submarine pitice transportate și lansate de submarinele noastre în raionul bazei americane.

Ideea folosirii în luptă a submarinelor pitice s-a născut încă din anul 1936, cînd un ofițer submarinist din statul major al flotei a văzut cum un gen original de submarin pitic era folosit de un pescar pentru prinderea peștelui. A fost construit prototipul unui submarin pitic, precum și o navă specială, destinată pentru transportul acestuia. Experiențele au luat amploare la începutul anului 1941, iar în octombrie 1941, susținătorii înfocați ai submarinului pitic au elaborat planul de folosire a acestuia în operația de la

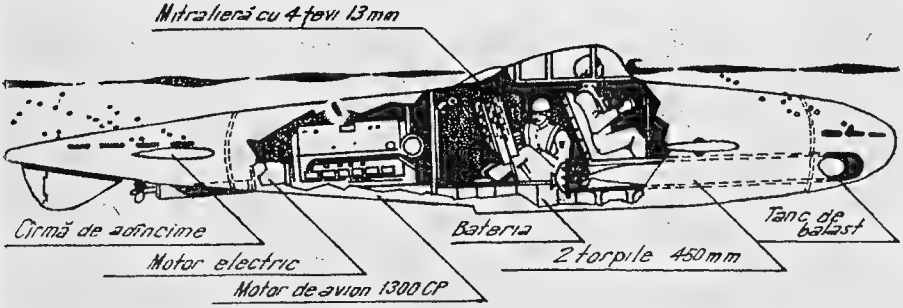
Pearl-Harbour. Propunerile au fost acceptate de comandamentul flotei, cu condiția să se asigure toate măsurile de recuperare a submarinelor pitice și readucerea acestora la bazele de plecare. Planul de acțiune a fost definitivat pe baza acestor ultime precizări. Cinci submarine mari au fost amenajate în mod special pentru a putea ambarca și transporta cîte un submarin pitic.

Planul de acțiune a submarinelor pitice a fost prezentat spre aprobare amiralului Yamamoto, comandantul flotei întrunite, organizată pentru operația de la Pearl-Harbour. Cînd i s-a adus planul, Yamamoto a afirmat : „...Dacă submarinele pitice vor pătrunde în golf, nu se vor mai reîntoarce niciodată de acolo. Cît privește intrarea lor în golf. eu nu îi văd necesitatea..." Totuși, pînă la urmă, comandantul operației a fost convins să aprobe planul. În perioada de pregătire au fost luate măsuri suplimentare pentru salvarea echipajelor submarinelor pitice, în cazul cînd acestea nu ar mai fi putut ieși din golf.

La 18 noiembrie a ieșit în mare din Kure un detașament compus din cinci submarine oceanice, purtînd fiecare pe punte cîte un submarin pitic. Drumul spre ocean trecea prin marea interioară și apoi prin Strîmtoarea Bungo. Noaptea era întunecoasă, fără lună. După ieșirea din bază am observat — deplasîndu-se pe un drum paralel cu al nostru — cîteva lumini de drum ce păreau să aparțină unor nave comerciale. Aceste lumini ne-au însoțit pe o distanță de mai multe mile în larg.

Pe timpul zilei navigam în imersiune, pentru a nu fi descoperite pe punte submarinele pitice pe care le transportam. Am observat prin periscop că la o anumită distanță de noi se deplasa un portavion ale cărui lumini le confundasem pe timpul nopții cu ale unor nave comerciale.

Ajungînd în largul oceanului am trecut la cartul pe trei schimburi, continuînd antrenamentele de pregătire de luptă. Cele cinci



Proiect de submarin pitic japonez de 10 tone, construit dar rămas în fază de experimentare pe timpul celui de al doilea război mondial.

submarine oceanice de tipul „I-16" erau noi și se comportau bine, însă echipajele erau de asemenea noi și deci insuficient pregătite. Executam antrenamente de intrare în imersiune de trei ori pe zi, pînă cînd echipajele au dovedit că acționează cu precizie pe timpul manevrei de rapidă imersiune.

Am început să navigăm la suprafață, atît ziua cît și noaptea. Numai în raionul Insulei Wake am stat în imersiune pe timpul zilei, pentru a nu fi descoperiți de aviația de patrulare americană. În acest timp, antrenamentele la posturile de luptă se desfășurau în condiții grele deoarece, din cauza lipsei de oxigen și a căldurii, echipajul era moleșit și abătut. Între timp am aflat că în afară de detașamentul nostru de submarine au început traversada oceanică și alte detașamente navale, cu alte misiuni.

La 28 noiembrie am primit informația că tratativele politice pașnice cu S.U.A. nu au dus la nici un rezultat. Aceasta însemna război sigur. De asemenea am mai fost informați despre un mare număr de nave de linie americane aflate în staționare la Pearl-Harbour. Se apropia momentul să trecem la acțiune. Am hotărît să executăm verificarea finală a torpilelor și a submarinelor pitice. Încercînd să ieșim în acest scop la suprafață, am observat deodată cum submarinul nostru se aprovează mult și începe să se scufunde cu viteză. Am ajuns astfel pînă la imersiunea de 100 metri (imersiunea regulamentară era de 90 metri, iar cea maximă admisă 140 metri). Acest incident a fost provocat de o defecțiune la conducta de aer de înaltă presiune, defecțiune pe care am reușit s-o remediem doar cu mare greutate. Cînd, în sfîrșit, am reușit să ieșim la suprafață am observat că torpila submarinului pitic s-a deformat din cauza presiunii. Luptînd din greu cu ruliul și tangajul provocate de valuri, în întunericul nopții, am reușit cu mari eforturi să înlocuim torpila defectă printr-o altă torpilă din rezerva submarinului oceanic.

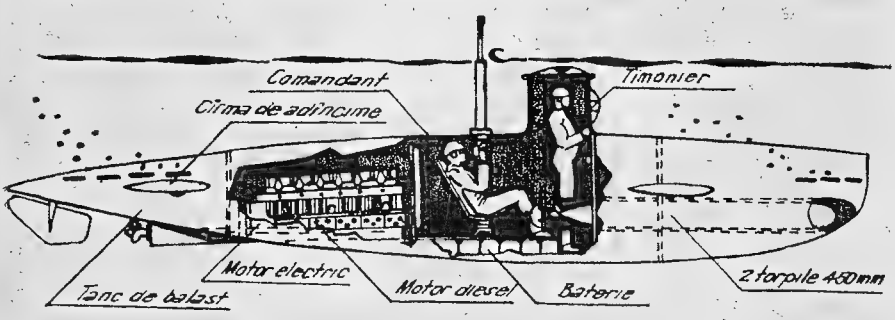
Pe măsură ce ne apropiam de Insulele Hawai starea mării devenea din ce în ce mai rea. Valurile mari, care măturau în permanență puntea submarinului nostru, ne împiedicau să efectuăm pregătirile finale la submarinul pitic.

În seara de 6 decembrie, Insulele Hawai au început să apară la orizont. Conform ordinului primit, ne-am ocupat poziția de așteptare la 8 Mm de Pearl-Harbour. Am fost informați că și celelalte patru submarine și-au ocupat pozițiile ordonate.

Se făcuse ora 23.00 și la submarinul pitic se difinitivau pregătirile în vederea plecării la atac. S-a constatat că girocompasul de la submarin era defect, însă nu se mai dispunea de timp pentru repararea lui. Celelalte pregătiri fiind terminate, echipajul principal și-a ocupat locul în submarinul pitic.

La ora 01.00, comandantul submarinului pitic a raportat comandantului submarinului oceanic că este gata de luptă. Au fost desfăcute legăturile care prindeau pe „pitic" de „uriaș" și submarinul oceanic a început să se scufunde, în timp ce submarinul pitic rămas pe linia de plutire a căpătat libertate de manevră. El s-a îndreptat cu forțele proprii spre Pearl-Harbour pentru a-și îndeplini misiunea primită.

În dimineața de 7 decembrie 1941, la ora 07.55, a început lovitura aeriană asupra navelor din Pearl-Harbour. La imersiunea



SUBMARIN JAPONEZ 10 TONE

Submarin pitic japonez de 10 tone. Se presupune că submarinele care au acționat la PEARL-HARBOUR au fost de acest tip.

de 27 metri unde ne găseam, ruliul submarinului ne semnala dezlănțuirea furtunii pe ocean, în timp ce deasupra noastră se auzea zgomotul înfundat al exploziilor.

La căderea nopții ne-am ridicat la suprafață și ne-am îndreptat spre raionul de raliere a submarinelor pitice. Acolo am întîlnit și celelalte patru submarine oceanice, însă nu am găsit nici o urmă de submarin pitic. Am așteptat timp de 24 de ore în raion, fără ca vreunul din cele cinci submarine pitice plecate să se reîntoarcă. Am primit atunci ordinul să renunțăm la așteptarea sau căutarea lor și să ne înapoiem la bază.

După părerea noastră, marinarii din compunerea echipajelor submarinelor pitice au plecat la atac cu convingerea fermă că nu se vor mai întoarce niciodată. Ei și-au lăsat toate lucrurile personale la bordul submarinului oceanic, după ce le-au pus în deplină ordine înainte de plecare. Printre obiectele rămase de la ei au fost găsite scrisori de adio adresate rudelor, precum și un fel de testamente în care se arăta destinația economiilor și a lucrurilor lor de

valoare. După cum se vede, aceste măsuri luate de ei au fost pe deplin îndreptățite.

Din informațiile și documentele obținute ulterior s-a putut reconstitui în linii mari acțiunea nefericită a celor cinci submarine pitice. Intrarea în Pearl-Harbour era închisă cu plase antisubmarine. O trecere deschisă prin plase, la ora 08.00 din 7 decembrie, a creat o cale liberă pentru pătrunderea submarinelor pitice în golf. Totuși, în golf a reușit să intre un singur submarin pitic, care a torpilat nava de linie „Arizona". Două submarine au dispărut fără urmă. Al patrulea submarin pitic a fost scufundat la intrarea în golf. Al cincilea submarin lansat de noi a întîrziat cu două ore din cauza defectării girocompasului. Submarinul pitic a ajuns cu mare greutate pînă la intrarea în golf, unde a fost atacat de un distrugător cu grenade antisubmarine. Încercînd să-și continue drumul fără girocompas și cu compasul magnetic permanent dereglat din cauza exploziilor, submarinul pitic s-a pus pe uscat. După ce s-a întunecat, a ieșit la suprafață și a încercat să ajungă în raionul de raliere, însă s-a pus din nou pe uscat, fără posibilitatea de a mai reveni de data aceasta la suprafață. Fiind în pericol de a muri asfixiați, oamenii echipajului au părăsit submarinul și au ieșit la suprafață, de unde au fost luați prizonieri de către americani.

Rezultatele obținute așadar de submarinele noastre pitice sînt absolut neînsemnate, în comparație cu rezultatele atacurilor aeriene."

Din documentele oficiale publicate de americani rezultă că două submarine pitice au fost distruse de către distrugătoare americane, cu ajutorul grenadelor antisubmarine. Nu există însă date despre soarta celorlalte trei submarine pitice japoneze.

După eșecul suferit prin pierderea submarinelor pitice la Pearl-Harbour, japonezii au mai folosit acest mijloc de luptă în repetate rînduri, în cursul războiului din Pacific. Vom da numai cîteva exemple.

La 30 și 31 mai 1942, în Oceanul Indian, avionul de cercetare de pe submarinul japonez „I-10" a descoperit în rada Diego-Suarez o concentrare de cargouri și nave mari de luptă ale inamicului. Japonezii au trimis imediat în acest raion submarinele „I-16", „I-18" și „I-20", cu cîte un submarin pitic la bord. Acestea au fost lansate la distanța de 10 Mm de locul de staționare a navelor. Submarinele pitice au atacat o navă de linie engleză, care a fost avariată. Nici unul din aceste submarine nu s-a mai înapoiat la submarinele de transport, care le-au așteptat în raionul stabilit pînă la 2 iunie.

Concomitent cu acest atac, patru submarine pitice — transportate de asemenea cu submarine oceanice mari — au executat o acțiune asupra portului Sidney (Australia). După date americane, acest atac nu a dat rezultate. Numai trei submarine au reușit să pătrundă în port, lansînd torpilele la întîmplare. Unul din submarinele pitice a explodat o dată cu torpila sa în momentul lansării, iar celelalte au dispărut fără urmă.

Alte numeroase acțiuni au mai fost executate de submarinele pitice japoneze, fără însă ca rezultatele obținute să fie demne de semnalat.

2

După 20 august 1944, frontul german care stăvilea capul de pod creat de anglo-americani în Normandia a fost rupt și armatele de invazie au început ofensiva spre Paris și Rin. Majoritatea armatei germane era concentrată pe frontul de răsărit, unde se hotăra soarta războiului, și cele cîteva divizii care acționau în vest nu mai erau în stare să organizeze un front continuu, care să opună o rezistență mai îndelungată în fața inamicului. Căile de comunicații erau bombardate intens, lipsind trupele germane de drumurile de retragere. Peste tot domnea haosul. Forțele epuizate și fărîmițate se îndreptau mereu spre nord și spre est.

În această atmosferă de dezordine și derută generală, o singură coloană motorizată germană se îndrepta spre vest, în sens contrar curentului general al retragerii. Sfidînd bombardamentele aeriene, ocolind cu îndemînare și indiferență coloanele de tancuri, tunuri și soldații care se retrăgeau spre est blocînd șoselele, misterioasa coloană germană își continua cu tenacitate drumul spre vest, îndreptîndu-se către litoralul canalului La Manche.

În cazul cînd cineva încerca să se opună deplasării coloanei sau îi producea greutăți în această înaintare inexplicabilă, comandantul coloanei prezenta un document cu următorul conținut :

„Cpt. Rg. 3 Bratelis este comandantul unui detașament cu destinație specială al F.M.M. El execută ordinul meu personal. Misiunea sa este secretă și nimeni nu are dreptul să încerce să o cunoască. La cererea lui, toți trebuie să-i acorde întregul ajutor pentru a-și putea îndeplini cît mai bine misiunea.

Comandantul F.M.M.
(ss) GROSSADMIRAL DOENITZ"

Coloana era formată din autocamioane mari, care trăgeau după ele remorci acoperite cu tendă. În remorci erau transportate, bine ascunse sub învelitorile de tendă, submarine pitice „Biber". Coloana aparținea Grupării „K" și purta denumirea de Flotila 261-K.

Drumul greu, din Belgia pînă pe litoralul francez „La Manche" a durat de la 22 la 28 august. „Biberii" transportați urmau să participe la lupta împotriva flotei de invazie, plecînd din portul Fécamp unde au fost lăsați la apă. Atacul trebuia să se execute cît mai repede posibil, deoarece trupele germane părăsiseră deja această localitate și se aștepta ca în scurt timp Fécamp să fie ocupat de anglo-americani. Se impunea deci o acțiune imediată.

În noaptea de 29 spre 30 august, 18 submarine pitice „Biber" au plecat în prima misiune de luptă. Conducătorii lor abia au mai putut fura cîteva ore de somn chinuit în mașini, după marșul epuizant care a durat aproape o săptămînă.

În noaptea aceea, vîntul era de forța 4—5, iar marea de gradul 4. Din cauza mării rele, numai doi din cei 18 „Biberi" au reușit să ajungă pînă la navele inamice și să le atace, scufundînd o navă de desant și un cargou „Liberty". Dintre cei doi „Biberi" care au executat atacul s-a înapoiat la Fécamp unul singur, a doua zi dimineața la orele 10, cu conducătorul lui înțepenit de frig și aproape intoxicat cu bioxid de carbon.

La 31 august, Fécamp a fost părăsit de ultimii soldați germani, sub presiunea unităților de tancuri americane. Flotila de „Biberi" a fost obligată să se autodistrugă în grabă, aproape în întregime. Cîteva submarine pitice, care reușiseră să se mai ambarce în mașini, au fost distruse pe timpul retragerii lor spre est.

La începutul lunii septembrie 1944, o nouă flotilă de „Biberi" a fost constituită în centrul „Blaukoppel". Aceasta a fost redislocată la Rotterdam, de unde urma să atace navele flotei aliate în raionul Vlissingen, la gura estuarului rîului Schelde (Escaut). Cercetarea germană informa că prin acest raion trec zilnic două-trei convoaie americane, atît de sigure că nu vor fi atacate de inamic, încît nici nu mai efectuează convorbirile radio cifrat, ci în clar.

Pentru ca submarinele „Biber" să poată executa cu succes atacul era necesar să fie îndeplinite mai multe condiții de ordin hidrometeorologic și oceanografic. În primul rînd, vîntul nu trebuia să depășească forța 3—4, pentru a nu obliga pe conducătorul submarinului să-și consume întreaga energie în lupta cu valurile. Apoi, plecarea „Biberilor" trebuia să coincidă cu începutul refluxului al cărui curent urma să ajute deplasarea lor pe distanța de 40 Mm pînă în raionul de acțiune. (Dacă „Biberul" avea curent din prova,

viteza lui putea să scadă pînă la 1 Nd.) Mai mult decît atît, era necesar ca refluxul să înceapă în primele ore ale dimineții, pentru ca „Biberii" să poată ajunge în raionul de atac la căderea serii. Atacul pe timp de zi nu ar fi avut nici o șansă de succes, deoarece inamicul se bucura de o supremație deplină, atît pe mare cît și în aer.

În Rotterdam erau gata de acțiune aproximativ 30 de „Biberi", așteptînd întrunirea condițiilor favorabile de atac.

Nu există nici un fel de date asupra modului în care au acționat în acest raion „Biberii" asupra convoaielor americane, deoarece majoritatea submarinelor pitice plecate la atac nu s-au mai înapoiat niciodată din misiune. Rătăciți pe întinderea mării, avînd avarii de neînlăturat la bord, scufundați prin reacțiunea inamicului sau asfixiați cu bioxid de carbon, conducătorii de „Biberi" au căzut jertfe acestei acțiuni nesăbuite, dictată de panica disperării. Foarte puțini dintre aceștia au reușit să se înapoieze la baza de plecare, folosind pentru deplasare curenții de maree în locul aparatului motor, devenit inutilizabil. Suferind însă repetatele atacuri ale aviației inamice, ei au ajuns la bază grav răniți și au murit înainte de a reuși să raporteze asupra modului de desfășurare a acțiunii.

În decurs de trei luni cei 110 „Biberi" care fuseseră aduși treptat la Rotterdam au reușit să execute numai trei atacuri. Povestea luptei lor lipsite de strălucire s-a terminat printr-un eveniment tragic. Torpila unui „Biber" care se găsea la cheu a explodat, distrugînd aproape întreaga flotilă de submarine pitice. „Biberul" cedează locul submarinului pitic „Seehund", care însă nu s-a dovedit nici el mai eficace.

* * *

Prima acțiune executată de submarinele pitice „Seehund" în noaptea de anul nou (1945) s-a terminat cu un eșec total. Din flotila de 18 submarine pitice, plecate cu întregul efectiv, s-au înapoiat la bază doar două submarine. Restul au pierit fără urmă, distruse probabil de o furtună puternică care le-a prins pe funduri mici.

La 17 ianuarie, în condiții meteorologice mult mai bune, au plecat în misiune alte zece submarine „Seehund". După trei zile de rătăcire pe mare, toate cele zece submarine s-au înapoiat la bază, fără să fi lansat însă nici o torpilă. Abia la începutul lunii februarie un submarin „Seehund" reușește să obțină primul succes, scufundînd un cargou inamic de 3 000 tone.

Din luna februarie și pînă aproape la sfîrșitul războiului, un număr de 40 submarine pitice au executat fiecare cîte 3—4 misiuni în Pas-de-Calais, în apropierea litoralului Angliei. Atacurile flotilei de submarine se executau pe baza datelor cercetării operative, care furniza informații asupra deplasării convoaielor anglo-americane. Însă, chiar și fără aceste informații ale cercetării germane, submarinele puteau găsi ușor convoaiele inamice, care se deplasau cu regularitate între estuarul Tamisei și estuarul rîului Schelde. Pe această cale de comunicație erau ancorate geamanduri luminoase la intervale de 2 Mm, care îi dădeau aspectul unui adevărat „bulevard maritim". Submarinele pitice nu aveau deci altceva de făcut decît să se apropie de acest „bulevard" și să aștepte pe el trecerea convoaielor inamice, după care să execute atacul. Lipsa celor mai elementare măsuri de prevedere asupra itinerarului de deplasare a convoaielor anglo-americane se explică prin supremația maritimă și aeriană a acestora. Convoaiele erau puternic apărate cu nave și aviație, cu toate că flota germană era aproape inexistentă, iar aviația nu mai desfășura aproape nici o acțiune pe teatrul maritim, fiind concentrată în majoritate pe frontul de est. În aceste condiții, nemților le rămăsese doar „Seehund-ul" — ultima armă de atac pe mare în ultimele luni de agonie ale războiului.

La început, submarinele pitice atacau în grupuri. Ulterior însă s-a ajuns la concluzia că acest mod de acțiune nu este avantajos, deoarece puteau fi descoperite mai ușor de inamic, iar în caz de pericol echipajele submarinelor nu își puteau acorda ajutor reciproc. În consecință s-a hotărît ca submarinele să acționeze izolat.

În perioada februarie — aprilie 1945, cele 40 de submarine „Seehund" au scufundat mai multe nave și cargouri inamice, cu un tonaj total de 93 000 tone (după alte surse, 120 000 tone).

Cu puțin timp înainte de capitularea Germaniei, flotila de submarine „Seehund" a primit misiunea să aprovizioneze garnizoana germană rămasă încercuită la Dunkerque și care continua rezistența. Trei submarine pitice care au executat această misiune au reușit să transporte, în locul torpilelor, o cantitate de 4,5 tone unt și untură. La înapoiere, submarinele au dus în Germania cîteva mii de scrisori de la soldații asediați. Nu aveau ce să aducă altceva.

Ultimele trei submarine „Seehund" au intrat în Dunkerque exact în ziua de 9 mai 1945 — ziua capitulării Germaniei. Submarinele pitice au fost scufundate sau puse pe uscat. Ele au fost ranfluate de francezi după terminarea războiului. Unul din aceste submarine „Seehund" poate fi văzut și astăzi la muzeul maritim din Paris.

Capitolul III

FIORDURILE NORVEGIEI — TEATRU DE ACȚIUNE AL SUBMARINELOR PITICE ENGLEZE

● Șase „Midget submarines" împotriva lui „Tirpitz", „Scharnhorst" și „Lützow". ● Noile „Midget" ratează un atac la Bergen

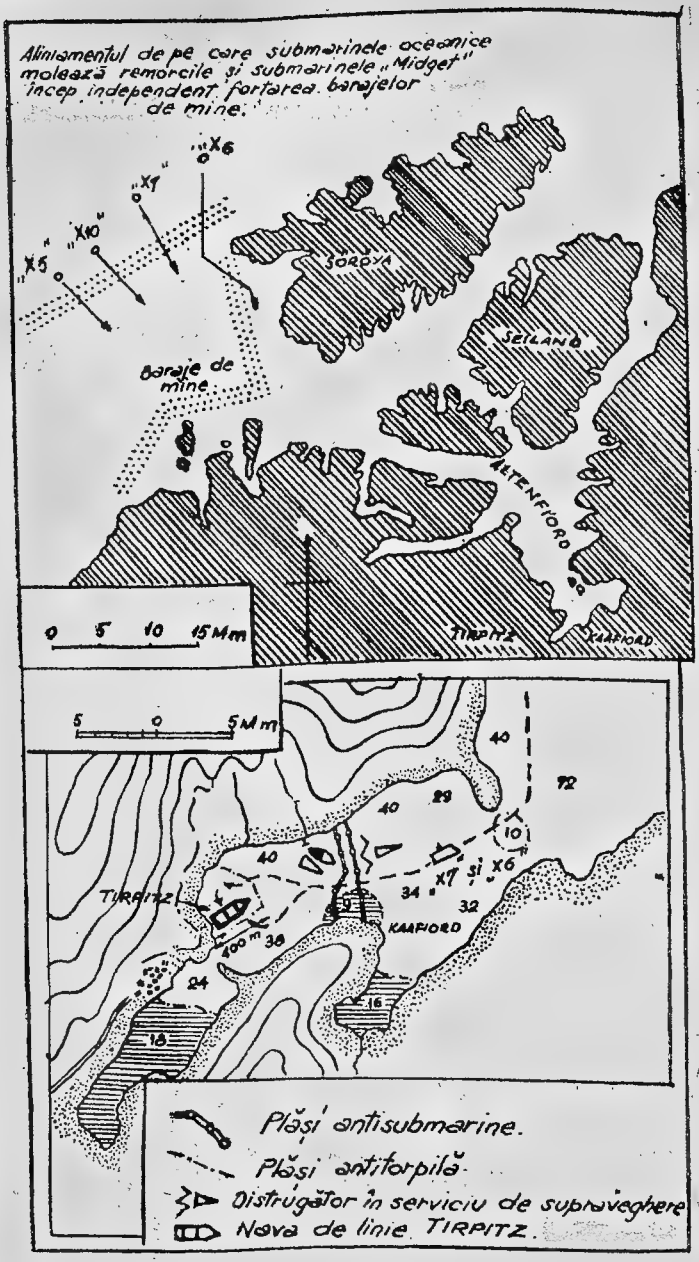
I

La începutul lunii septembrie 1943, englezii au descoperit cu ajutorul aviației în fiordurile Norvegiei principalele nave de luptă ale flotei germane. După datele cercetării, se găseau în Altenfjord : nava de linie „Tirpitz" (40 000 tone), nava de linie „Scharnhorst" (25 000 tone) și crucișătorul „Lützow". Navele staționau dispersate la cîteva mile marine una de alta și erau puternic apărate împotriva atacurilor aeriene printr-un sistem de informare oportun și prin aerodroame ale aviației de vînătoare bine amenajate. Se presupunea că „Tirpitz" va ierna în Altenfjord. Aceasta era principala navă de suprafață a flotei germane, singura de acest tip care mai rămăsese după scufundarea lui „Bismarck".

Tot din datele cercetării aeriene englezii au tras concluzia că navele germane erau în inactivitate și nu și-au părăsit de mai mult timp locul de staționare. Totuși, numai simpla prezență a navelor germane în acest raion obliga amiralitatea britanică să mențină permanent în Marea Nordului un număr mare de nave de luptă, nave care le-ar fi fost atît de necesare englezilor în Mediterana.

Analizînd situația, s-a stabilit că numărul și valoarea obiectivelor justificau pe deplin un atac cu submarine pitice în Altenfjord. Pentru această misiune au fost destinate șase submarine pitice (X - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10), fiecare din acestea urmînd să fie remorcate de cîte un submarin oceanic. În perioada de pregătire a operației s-au făcut numeroase instructaje cu comandanții de submarine, care au primit date și instrucțiuni precise și amănunțite asupra modului de acțiune. De asemenea, se prevedea ca submarinele să fie ținute la curent pe tot timpul traversadei, fiind informate asupra situației pînă în momentul cînd vor ajunge în apropierea raionului de acțiune.

Gruparea de submarine a părăsit baza Loch Striven (raionul Glasgow) la 11 septembrie 1943. În primele patru zile de marș marea a fost liniștită. Noaptea, navigația se executa la suprafață,



Atacul navei de linie germane „Tirpitz" de către submarinele pitice engleze de tip „Midget" seria „X" — 21 septembrie 1943.

iar pe timpul zilei — la imersiunea de 15 metri. Atît submarinul-remorcher cît și submarinele pitice remorcate cunoșteau cu precizie orele de intrare în imersiune și de ieșire la suprafață.

Echipajele submarinelor pitice, compuse din cîte trei oameni, au avut de suportat mari greutăți pe timpul traversadei. Se executa cart permanent, cu doi oameni în serviciu și unul liber. La navigația în imersiune, personalul de cart trebuia să urmărească permanent indicațiile batimetrului și semnalele transmise de submarinul-remorcher. Aceste semnale se transmiteau cu ajutorul bombetelor acustice, lansate într-un anumit număr și la anumite intervale, după un cod stabilit anterior.

La 15 septembrie, comandanții de submarine au primit ordinul de luptă decisiv, prin care se indicau obiectivele de atac : X-5-6-7 vor ataca pe „Tirpitz" ; X-9-10 pe „Scharnhorst", iar X-8 — pe „Lützow".

În aceeași zi, cu puțin înainte de răsăritul soarelui, comandantul submarinului „X-8" a simțit că s-a rupt remorca. El a golit repede tancurile de balast și a ieșit la suprafață, încercînd să intre în legătură cu submarinul-remorcher. Submarinul oceanic, care nu a observat nimic, și-a continuat drumul în imersiune, ieșind la suprafață abia la ora stabilită prin program, cînd era deja mult distanțat de submarinul pitic.

Comandantul lui „X-8", rămas singur în largul mării, a hotărît să-și continue drumul cu propriile forțe pînă la coastele Norvegiei, să intre în Aitenfjord și să atace nava care i-a fost repartizată, adică pe „Lützow". Determinîndu-și punctul, el a stabilit că se găsește la 160 Mm de Insulele Lofoten. Și-a continuat așadar drumul, navigînd la suprafață cu ajutorul motorului „Diesel". Marea era liniștită și vizibilitatea foarte bună.

La ora 17.18, comandantul a observat în față, pe suprafața mării, chioșcul unui submarin. Era submarinul oceanic care remorca pe „X-7". Speranțele pe care și le făcuse comandantul lui „X-8" s-au spulberat repede, deoarece submarinul oceanic nu avea nici o remorcă de rezervă. Singurul lucru pe care-l putea face era să se mențină în pupa lui „X-7", continuîndu-și navigația cu propriile mijloace. „X-8" a reușit timp de trei ore să se țină de submarinul oceanic, însă după lăsarea întunericului l-a pierdut din vedere, rămînînd din nou singur.

A doua zi, 16 septembrie, comandantul lui „X-8" a descoperit în sfîrșit submarinul său remorcher, de care se rupsese cu o zi în urmă. Cu ajutorul unei parîme de rezervă, „X-8" a fost din nou luat la remorcă, spre marea bucurie a echipajului, care navigase independent timp de 36 de ore. Pe submarinul pitic s-a ambarcat echi-

pajul principal, înlocuind echipajul de rezervă cu care acesta venise pînă aici. Se părea că toate erau în ordine și se desfășurau normal.

Însă chiar în ziua următoare, în dimineața de 17 septembrie, la „X-8" s-a constatat o avarie. Submarinul se canarisise la babord și intra cu mare greutate în imersiune. La 12.00 s-a hotărît ca submarinele să stopeze mașinile și să rămînă în derivă, pentru a se stabili cauzele avariei. În urma controlului efectuat la corpul exterior al submarinului s-a constatat că rezervorul de aer al containerului cu exploziv din babord s-a spart și s-a umplut cu apă *. Nu era posibilă nici o măsură de remediere a defecțiunii și containerul a trebuit să fie abandonat și distrus. După puțin timp s-a observat exact aceeași avarie și la containerul din tribord. A fost necesar ca și acesta să fie părăsit și explodat. Aparatul de aprindere a fost reglat să producă explozia după două ore, însă din cauza unei defecțiuni la mecanismul de orologerie, explozia s-a produs mai devreme, cînd cele două submarine nu reușiseră încă să se îndepărteze prea mult. Explozia a avariat destul de grav pe „X-8" care a suferit deformații ale corpului și a rămas în imposibilitatea de a mai guverna. În această situație nici nu mai putea fi vorba de continuarea misiunii. Afară de faptul că submarinul pitic era grav avariat, nu mai avea nici armamentul necesar atacului (containerele cu exploziv). În consecință, la 18 septembrie submarinul pitic „X-8" a fost scufundat de echipajul său care s-a ambarcat pe submarinul-remorcher.

Cu două zile înainte de aceasta, la 16 septembrie, comandantul submarinului oceanic care remorca pe „X-9", ieșind la suprafață conform graficului-orar, a observat că remorca se rupsese și submarinul pitic nu se vedea nicăieri. La semnalele cu bombete acustice transmise de comandant nu s-a primit nici un răspuns. Atunci submarinul oceanic a întors de 180° și a început să caute submarinul pierdut pe itinerarul parcurs. Căutarea s-a executat timp de 8 ore cu viteza de 9 Nd, fără nici un rezultat. Nimeni nu a putut să afle ce s-a întîmplat cu submarinul pitic „X-9", care a dispărut pentru totdeauna.

Submarinul pitic „X-10", remorcat de submarinul său oceanic, a ajuns fără incidente pînă la 60 Mm de locul de ancoraj al lui „Scharnhorst", obiectivul său. În față, la numai 2 Mm, începeau barajele de mine care închideau intrarea în Altenfjord. Echipajul

* Pentru a nu avea o greutate prea mare, containerele transportate de submarinele pitice aveau, în afară de cele două tone de exploziv, și rezervoare cu aer.

de rezervă, epuizat de eforturile traversadei, s-a schimbat cu echipajul principal, care a ieșit odihnit din submarinul oceanic.

La 20 septembrie, ora 10.00, submarinul „X-10" a luat drum sud-est, îndreptîndu-se spre țintă. Navigînd la suprafață cu viteză mică, submarinul pitic a reușit să forțeze cele două baraje de mine instalate în fața fiordului. Din cauza numărului mare de nave care treceau prin acest raion, „X-10" trebuia să se ascundă mereu, astfel că a pierdut întreaga zi de 21 septembrie cu manevrele de intrare și ieșire din imersiune. Abia către ora 23.00 a reușit să intre în Altenfjord. Cu toate că ajunsese pînă la 5 Mm de țintă, comandantul lui „X-10" a renunțat să atace în noaptea aceea pe „Scharnhorst", din cauza unei defecțiuni la aparatul motor. La ora 02.15 din 22 septembrie, submarinul a intrat în imersiune și echipajul a început reparațiile la motor. Cu această ocazie s-a constatat în plus că și unul din containerele cu exploziv s-a umplut cu apă, din care cauză submarinul se canarisise într-un bord și devenise greu de manevrat. Nu a mai trecut mult și la submarin s-a produs un scurtcircuit puternic, care a scos din funcțiune cîteva aparate electrice. În această situație, „X-10" nu mai era capabil să-și îndeplinească misiunea, cu toate că ajunsese atît de aproape de țintă. Pînă în noaptea următoare, echipajul a executat micile reparații posibile cu mijloacele bordului, după care submarinul pitic s-a îndreptat spre raionul unde urma să se întîlnească cu submarinul oceanic. Reușind și de data aceasta să treacă peste cele două baraje de mine fără nici un incident, „X-10" a ajuns în raionul stabilit pentru întîlnire, unde însă nu a găsit pe nimeni. A așteptat aici fără nici un rezultat pînă la 17 septembrie, cînd s-a îndreptat spre partea de nord a Insulei Söröya unde, în fața intrării într-un mic fiord, fusese fixat ultimul punct de întîlnire. La ora 01.00 din 28 septembrie „X-10" a întîlnit în sfîrșit aici submarinul oceanic care remorcase la venire submarinul pitic „X-7". Submarinul oceanic, cu „X-10" la remorcă, a început marșul pentru înapoierea la bază. După o navigație de aproximativ 500 Mm s-a dezlănțuit o puternică furtună care făcea imposibilă remorcarea în continuare a submarinului pitic. „X-10" a fost scufundat de echipajul său, care s-a ambarcat pe submarinul oceanic.

Aceasta a fost soarta tristă a celor trei submarine pitice destinate pentru atacul lui „Scharnhorst" și „Lützow". Să vedem în continuare ce s-a întîmplat cu celelalte trei submarine (X-5-6-7) care aveau misiunea să atace pe „Tirpitz".

În seara zilei de 19 septembrie submarinul pitic „X-5" a molat remorca ce îl lega de submarinul oceanic, la 70 Mm vest de Insula

Söröya, în apropierea primului baraj de mine care bloca intrarea în fiord. De atunci amiralitatea britanică nu a mai avut nici un fel de veste în legătură cu soarta submarinului pitic. S-au putut face numai o serie de presupuneri asupra cauzelor dispariției acestuia. „X-5" putea să fi pierit în barajul de mine, să se fi scufundat din cauza unei defecțiuni tehnice sau să fi fost distrus de focul artileriei lui „Tirpitz".

După terminarea războiului amiralitatea britanică a încercat să reconstituie în amănunt atacul asupra lui „Tirpitz" din septembrie 1943. Cu această ocazie s-a stabilit că în ziua de 22 septembrie nava de linie germană a deschis focul asupra unor ținte submarine aflate la cota periscopică, cu majoritatea mitralierelor și a tunurilor automate de la bord. Tragerea s-a executat astfel : la ora 07.10, asupra unei ținte descoperite la 100 metri de navă ; la ora 07.50, asupra unei ținte descoperite la distanța de 800 metri ; la ora 08.45, asupra unei ținte care plutea la suprafață, la distanța de 500 metri de plasele contra torpilelor. Confruntînd aceste date cu rapoartele echipajelor submarinelor pitice care au supraviețuit acestei acțiuni, s-a constatat că prima tragere s-a executat asupra lui „X-6", a doua asupra lui „X-7", iar a treia probabil asupra lui „X-5". Distrugerea submarinului pitic „X-5" de către artileria navei de linie germane rămîne însă o simplă presupunere deoarece nimeni din echipajul submarinului nu a supraviețuit pentru a arăta care este adevărata cauză a pieirii lui „X-5".

Să ne ocupăm acum de submarinul pitic „X-6". Acesta s-a despărțit de submarinul-remorcher tot în ziua de 19 septembrie. În noaptea următoare și a doua zi, „X-6" a reușit să treacă cu bine prin raionul minat și în zorii zilei de 21 septembrie a ajuns pînă la distanța de 30 Mm de țintă. În fiord executau manevra mai multe nave germane. Submarinul și-a continuat navigația în imersiune cu viteza redusă, ridicînd uneori periscopul pentru orientare.

„Tirpitz" se găsea la ancoră în fundul fiordului Altenfjord, pe un braț al acestuia — Kaafjord. Comandantul submarinului „X-6" care ajunsese pînă la 10 Mm de nava germană hotărî să execute atacul chiar în cursul acelei nopți. Reducînd și mai mult viteza electromotoarelor, „X-6" s-a îndreptat spre intrarea în Kaafjord, care era închisă cu plase contra torpilelor. Observînd o șalupă care tocmai intra în fiord — probabil printr-o portiță în plasă — comandantul submarinului folosi această ocazie și se strecură în fiord în pupa șalupei. Aici, convingîndu-se că nu a fost încă descoperit, și-a continuat încet drumul spre „Tirpitz", la imersiunea de 20 metri. Cînd a început să se lumineze de ziuă, ținta nu mai era decît

la o distanță de 3 Mm spre sud-vest. Navigația în imersiune devenise însă de acum extrem de grea. Periscopul se defectase și nu mai putea fi manevrat decît cu mare greutate. Fiordul era permanent brăzdat de diferite nave, printre care și nave de mare tonaj, pe care submarinul trebuia să le evite cu atenție, pentru a nu fi pintenat.

La ora 07.00, submarinul ajunsese pînă la 800 metri de „Tirpitz". Rămăsese un ultim obstacol de învins, o altă plasă contra torpilelor instalată în jurul navei de linie. Comandantul submarinului reuși să depășească și acest obstacol, trecînd pe drumul urmat de o barcă cu motor care se apropia de nava de linie. La ora 07.10, cînd „X-6" se găsea la numai 80 metri de țintă, a fost descoperit de pe puntea lui „Tirpitz". Nava de linie a dezlănțuit un puternic foc automat asupra submarinului care, mărind imersiunea, continua să se apropie ușor de țintă.

După cîteva minute, comandantul ridică submarinul spre suprafață. Acesta ajunsese chiar lîngă bordajul lui „Tirpitz". Cu ajutorul scafandrului ieșit din submarin au fost armate aparatele de aprindere, după care containerele cu exploziv au fost lăsate să cadă la fund, sub nava inamică. Explozia urma să se producă la ora 08.15. În tot acest timp, „Tirpitz" continua tragerea și lansarea grenadelor asupra punctului unde fusese descoperit submarinul pitic, la 80 metri de navă.

Comandantul lui „X-6", descoperit de inamic, fiind convins că nu mai are nici o șansă de salvare, ordonă distrugerea întregii aparaturi din submarin care se considera secretă, după care submarinul a fost scufundat, iar membrii echipajului au ieșit la suprafață, folosind aparatele de respirat cu oxigen. După cîteva minute au fost pescuiți din apă de către o șalupă și luați prizonieri la bordul lui „Tirpitz".

A rămas să mai vorbim despre ultimul submarin pitic „X-7". Marșul acestuia s-a desfășurat normal, fără incidente, pînă în ziua de 15 septembrie, cînd s-a rupt parîma de remorcaj. Evenimentul a fost imediat descoperit, deoarece în momentul respectiv submarinul pitic și submarinul-remorcher navigau la suprafață. După ce s-a dat o nouă remorcă, din parîmele de rezervă, marșul a continuat spre coastele Norvegiei. În aceeași zi, cele două submarine l-au întîlnit pe „X-8" care își căuta submarinul-remorcher de care se pierduse. Ne amintim că „X-8" a navigat timp de trei ore în pupa lui „X-7", pe care l-a pierdut însă din vedere la căderea întunericului.

În dimineața de 18 septembrie, echipajul de rezervă de pe submarinul „X-7" s-a schimbat cu echipajul principal. Apoi, la 20 sep-

tembrie, ora 20.00, „X-7", a molat remorca, luîndu-și rămas bun de la submarinul-remorcher și continuînd independent marșul spre țintă. La ora 02.00 din 21 septembrie, submarinul pitic a reușit să se strecoare cu greutate pe sub plasa care închidea intrarea în Kaafjord. Cu această ocazie, la submarin s-au produs cîteva avarii a căror remediere a durat pînă dimineața la ora 06.00, cînd s-a reluat marșul spre țintă. La ora 07.00, „X-7" a ajuns la plasa contra torpilelor din jurul navei de linie. Încercarea de a trece pe sub această plasă, la fel cum a procedat și la prima plasă, nu-i reușește însă submarinului, care rămîne blocat în acest obstacol, la numai cîțiva zeci de metri de țintă. Scafandrul nu putea fi folosit, deoarece se luminase de ziuă. Abia după mai multe manevre disperate, „X-7" a reușit în sfîrșit să se elibereze din capcană și să treacă pe sub plasă. După cîteva minute submarinul s-a izbit de bordajul de oțel al navei de linie. Aici, cele două containere cu exploziv au fost detașate de submarin și lăsate să cadă la fund, sub masa uriașă a lui „Tirpitz". Cele patru tone de ammatol urmau să explodeze peste o oră și submarinul trebuia să se grăbească să părăsească acest loc periculos, să încerce să se salveze. A plecat deci repede de lîngă „Tirpitz", însă în timp ce se îndrepta spre ieșirea din fiord, submarinul s-a izbit din nou de plasele ce protejau nava germană. Încercînd să se elibereze din plasă, submarinul s-a ridicat deodată la suprafața apei, unde a fost întîmpinat de o ploaie de proiectile și numeroase grenade antisubmarine. „X-7" intră repede din nou în imersiune, continuînd să fie blocat de plase.

La ora 08.12, submarinul a fost zguduit de o explozie puternică ce l-a aruncat la suprafață ca pe o minge. Alte proiectile și grenade s-au abătut asupra lui. A reușit să intre iarăși în imersiune, însă acum în submarin a început să pătrundă apa. Compasul și indicatorul de adîncime dădeau date eronate, iar cîrmele orizontale și verticale nu mai răspundeau la comenzi. În această situație, comandantul ordonă abandonarea submarinului și se grăbi să iasă primul prin chepeng, fără să se mai intereseze de ceilalți membri ai echipajului. Ajuns la suprafață, el s-a agățat de o geamandură și după puțin timp a fost pescuit de o șalupă germană. Submarinul „X-7" inundat de apa care a pătruns prin chepengul deschis, s-a scufundat imediat.

La ora 09.00, comandantul submarinului pitic s-a întîlnit pe puntea lui „Tirpitz" cu oamenii din echipajul lui „X-6", care i-au spus că la ora 08.12 au explodat sub nava de linie încărcăturile de exploziv.

Ceva mai tîrziu, comandanții submarinelor pitice „X-7" și „X-6" au reconstituit în amănunt desfășurarea acțiunii celor trei

submarine destinate pentru atacul asupra lui „Tirpitz". Iată ce rezultă din această reconstituire.

Submarinele „X-7" și „X-6" au aruncat aproape în același timp încărcăturile cu exploziv pe fund, sub nava de linie. La ora 07.50, „Tirpitz" a deschis focul asupra lui „X-7", care se găsea la distanța de 700 metri. Nu s-a putut stabili dacă explozia de la ora 08.12 a fost a unui singur container cu exploziv sau dacă explozia unuia a provocat prin influență și explozia celorlalte trei. A rămas deci nelămurit faptul dacă sub „Tirpitz" au explodat 2 tone sau 8 tone de ammatol. Explozia produsă a avariat grav pe „X-7", care a trebuit să fie abandonat. La ora 08.45, „Tirpitz" a deschis iarăși focul asupra unei ținte la distanță de 500 metri. Se presupune că această țintă era „X-5", însă adevărul nu va fi aflat niciodată deoarece, după cum se știe, echipajul acestui submarin a dispărut fără urmă.

La ora 10.45 a fost adus la „Tirpitz" încă un marinar englez. Acesta era scafandrul de la „X-7", care a reușit cu mare greutate să se salveze din submarinul scufundat și părăsit de comandant.

Despre rezultatul atacului executat de submarinele pitice engleze în Altenfjord vorbește și un extras din jurnalul de bord al navei de linie „Tirpitz", în care comandantul navei — cpt. de rangul 1 Mayer — a scris următoarele :

„La ora 08.12 au răsunat două explozii puternice, la un interval foarte scurt una de alta. O explozie s-a produs în dreptul turelei „H", iar a doua, la 15 metri de pupa. Nava a fost săltată în sus cu aproximativ 2 metri, după care și-a revenit pe linia de plutire, canarisită la babord cu 5°. La navă s-a întrerupt lumina și au fost avariate mai multe instalații".

În urma acestui atac, nava de linie germană a devenit indisponibilă timp de peste o jumătate de an, pînă în aprilie 1944, cînd a fost în stare să părăsească Altenfjord. „Tirpitz" și-a găsit sfîrșitul la 12 noiembrie 1944, scufundat de aviația engleză, în timpul unui marș executat din fiordurile Norvegiei spre baza germană Kiel.

Care este bilanțul pierderilor englezilor în această acțiune ? Toate cele șase submarine oceanice de remorcaj s-au înapoiat nevătămate la bază. În schimb, toate cele șase submarine pitice au fost pierdute, scufundate de inamic sau de propriile echipaje. Echipajele a două submarine pitice au reușit să se înapoieze în țară la bordul submarinelor oceanice, iar echipajele de la alte două submarine pitice au dispărut fără urmă. În sfîrșit, echipajul unui submarin împreună cu o parte din altul au căzut prizonieri la nemți.

2

Experiența acțiunii din Altenfjord a fost folosită la construcția unei noi serii de douăsprezece submarine pitice, avîndu-se în vedere toate servituțile constatate la seriile anterioare. Astfel, la noile submarine pitice au fost îmbunătățite calitățile nautice, s-a realizat un sistem de guvernare mai sigur și s-a perfectat sistemul de legătură dintre compartimente.

Învățămintele trase din aceeași acțiune au dus și la schimbarea procedeelor de folosire în luptă a submarinelor pitice. S-a constatat că, în cazul stabilirii unui aceluiași obiectiv pentru mai multe submarine pitice, se îngreunează manevra acestora și se periclitează submarinele care acționează în eșalonul al doilea și al treilea. Este evident că, dacă inamicul descoperă primul submarin, el se alarmează, reacționează cu totalitatea mijloacelor sale de luptă și astfel face aproape imposibilă acțiunea celorlalte submarine asupra obiectivului respectiv. Din aceste motive, în conformitate cu noua tactică preconizată, pentru fiecare obiectiv urmează să fie destinat un singur submarin care va avea astfel mai multe șanse să se apropie de obiectiv, să-și lanseze încărcătura de exploziv și să derobeze fără să fie observat de inamic.

După ce s-a terminat instruirea echipajelor noilor submarine pitice și s-a definitivat pregătirea întregului material, flotila de submarine „Midget" era gata de luptă și nu aștepta decît indicarea obiectivelor pentru atac.

Primul obiectiv de atac a fost stabilit la propunerea partizanilor norvegieni din mișcarea de rezistență, care au semnalat că în portul Bergen se găsește docul plutitor de mare capacitate, numit „Laksevog". Docul servea la reparațiile efectuate submarinelor germane care erau bazate în porturile și fiordurile Norvegiei. Era un doc foarte mare, un adevărat șantier naval plutitor. Sursele sale de energie erau folosite și de alte două docuri mai mici, situate de o parte și de alta a lui „Laksevog". Exista deci posibilitatea ca printr-un singur atac al unui submarin pitic să fie distruse simultan trei obiective inamice.

Noua misiune a fost încredințată submarinului pitic „X-24" recent construit, avînd un echipaj de patru oameni : comandantul, secundul, inginerul mecanic și scafandrul genist. În vederea executării misiunii primite, submarinul a executat antrenamente timp de aproape patru luni, din ianuarie pînă în aprilie 1944.

La 11 aprilie, „X-24" remorcat de un submarin oceanic se găsea în raionul Insulelor Shetland, în marș spre Bergen. La această dată echipajul de rezervă de pe submarinul pitic a fost înlocuit cu

echipajul principal, destinat pentru executarea atacului. După o navigație de două zile, la 13 aprilie, remorca a fost molată și submarinul oceanic s-a îndreptat spre raionul unde urma să aștepte pe „X-24" pentru a-l readuce la bază după rezolvarea misiunii sale. Submarinul pitic și-a continuat marșul independent și la ora 23.00 din aceeași zi a ajuns la 30 Mm de Bergen. Marea era liniștită. Noaptea întunecoasă i-a permis submarinului să navige cîteva ore la suprafață. În drumul spre obiectiv, „X-24" a reușit să treacă, reducînd viteza, prin barajele de mine instalate în raionul grupului de insule de la 20 Mm vest de Bergen. S-a strecurat, de asemenea, fără să fie observat, printr-o strîmtoare luminată foarte des de proiectoare instalate pe mal și la ora 03.05 din 14 aprilie, a ajuns la distanța de 10 Mm de Bergen. Începea acum faza periculoasă a apropierii de țintă.

Comandantul era la periscop. Lîngă el stătea scafandrul genist. În spatele său manevra cîrmele secundul, în timp ce inginerul mecanic urmărea funcționarea mecanismelor și a aparaturii de la bord. Timp de trei ore, submarinul s-a deplasat la cota periscopică, cu viteza de 2 Nd apoi, reducînd și mai mult viteza, a intrat în Bergen-Fjord. Aici, după nanevra de evitare a unui vînător de submarine mic, comandantul lui „X-24" reperă prin periscop docul — obiectivul său de atac. Era ora 07.45. Pe doc nu se găsea nici un submarin. Drumul spre doc nu era blocat de plase submarine, însă în jurul docului mișcările de nave erau destul de animate. Submarinul pitic a fost nevoit în cîteva rînduri să se scufunde rapid pînă la fund, pentru a nu fi pintenat de navele care se îndreptau spre el.

Comandantul lui „X-24" a hotărît să nu se mai ridice la cota periscopică, să nu se mai folosească de loc de periscop pentru observarea la suprafața apei și să-și continue marșul după compas, cu viteza de 1 Nd la imersiunea de 20 metri. În felul acesta, după calculele sale, comandantul aprecia că va ajunge exact sub doc. Submarinul a început să se deplaseze încet înainte. Comandantul continua să privească prin periscop însă nu vedea decît lumina difuză, verzuie, filtrată de la suprafață prin stratul de 20 metri de apă. Timpul se scurgea extrem de încet pentru echipajul care se găsea într-o stare de tensiune ridicată. Treptat, lumina care pătrundea prin ocularul periscopului devenea din ce în ce mai slabă, mai difuză, ceea ce însemna că între submarin și suprafață s-a interpus un obstacol care era desigur docul plutitor. Pentru a verifica acest lucru, comandantul a parcurs întreaga zonă de umbră stabilind, în funcție de viteza submarinului și timpul cronometrat, că lungimea acestei zone era de 125 metri. Aceasta era deci lungimea aproximativă a corpului plutitor de deasupra. Apoi, folosind același procedeu, s-a determinat lățimea de 25 metri. Această veri-

ficare a confirmat faptul că într-adevăr deasupra era docul. Totuși, pentru a se convinge definitiv că nu greșește, comandantul scoase submarinul din zona de umbră și executînd o scurtă înțepătură pe periscop la suprafața apei, observă ca prin ceață la aproximativ 200 metri într-un bord, silueta masivă a docului. Comandantul era acum complet edificat asupra situației. El readuse submarinul la imersiunea de 20 metri și se îndreptă spre centrul zonei de umbră. Aici s-a oprit și a eliberat containerul cu exploziv din tribord, care a căzut la fund. S-a mai deplasat apoi încă circa 20—30 metri după care a declanșat și sistemul de legătură al containerului cu exploziv din babord. Pe fundul fiordului, exact sub doc, zăceau acum patru tone de exploziv. Aparatele de aprindere au fost reglate pentru a produce explozia peste patru ore. Era ora 09.10 și misiunea se considera executată. Mai rămînea doar să se îndepărteze în siguranță de țintă, pentru ca totul să se termine cu bine.

Comandantul a parcurs cu foarte mare atenție drumul către ieșirea din fiord și care acum li s-a părut tuturor nesfîrșit de lung. Echipajul era obsedat de pericolul de a fi descoperiți, atacați cu grenade antisubmarine, pintenați de o navă inamică sau de a lovi o mină din baraj care ar fi distrus submarinul.

Abia după 12 ore, cînd se făcuse deja noapte, comandantul a îndrăznit să iasă la suprafață și să deschidă tambuchiul pentru a primi în submarin aer proaspăt. Era și timpul. Submarinul se găsea deja de 20 de ore în imersiune și atmosfera din submarin era viciată la maximum. Membrii echipajului aveau dureri de cap groaznice, iar doi dintre ei vomitau continuu. Erau simptomele clasice ale intoxicării cu bioxid de carbon. Comandantul voia însă să ducă pînă la capăt această acțiune încununată de succes pînă în acel moment, de aceea ordonă intrarea din nou în imersiune. În felul acesta marșul spre raionul de întîlnire cu submarinul oceanic se continuă în imersiune. Pînă la sosirea în raion, aerul din submarin a început din nou să se vicieze. Atunci a fost deschis tambuchiul pentru puțin timp pentru reîmprospătarea aerului, apoi submarinul pitic intră iarăși în imersiune, pornind în căutarea submarinului-remorcher cu ajutorul periscopului. Acesta a fost descoperit după cîteva ore. „X-24" a fost luat la remorcă și după trei zile ambele submarine au ajuns cu bine în bază, cu echipajele fericite că și-au îndeplinit cu succes misiunea.

Dar, după cîteva zile, membrii echipajului lui „X-24" au avut de suferit o mare decepție. La 20 aprilie 1944, amiralitatea britanică a primit de la partizanii norvegieni informația că docul „Laksevog" este intact și continuă să fie folosit cu același randament pentru reparațiile submarinelor germane andocate. Pe de altă parte,

s-a mai primit informația că în ziua de 14 aprilie la ora 12.30, în portul Bergen a sărit în aer cargoul „Barenfels" de 7 500 tone.

Era evident că comandantul lui „X-24" s-a orientat greșit și a confundat docul cu cargoul care era ancorat în apropierea lui. Mai tîrziu, reconstituindu-se în amănunt întreaga acțiune din portul Bergen, a fost găsit și „țapul ispășitor" în această ispravă. „Vina" a căzut pe curentul submarin din portul Bergen, care a derivat submarinul „X-24" ducîndu-l sub cargou, în timp ce comandantul lui se credea sub doc.

În septembrie 1944, același submarin „X-24" cu același comandant, pătrunde în portul Bergen și reușește să scufunde docul „Laksevog". Aceasta s-a întîmplat în momentul în care docul nu mai avea importanța care a avut-o în anii trecuți, datorită faptului că la sfîrșitul anului 1944 războiul de submarine în Atlantic era pe sfîrșite.

CONCLUZII

Din prezentarea cîtorva din acțiunile de luptă desfășurate de submarinele pitice în cel de-al doilea război mondial rezultă că, deși s-au obținut unele rezultate, acest mijloc de diversiune submarină nu și-a îndreptățit speranțele care s-au pus în eficacitatea lui. După cum s-a văzut, italienii au renunțat la folosirea submarinelor pitice încă de la începutul războiului, apreciind că în acțiunile de diversiune submarină poate da mai bune rezultate torpila condusă de om. Japonezii au continuat să folosească submarinele pitice în războiul din Pacific, chiar după pierderea tuturor celor cinci submarine care au participat la prima acțiune de la Pearl-Harbour. Majoritatea submarinelor pitice folosite în acțiunile următoare au fost de asemenea pierdute, chiar la prima lor misiune, fără ca rezultatele obținute să îndreptățească aceste pierderi.

În flota germană s-au creat două tipuri din acest gen de armament de diversiune („Biber" și „Seehund"). „Biberul" s-a dovedit a fi necorespunzător din punctul de vedere al caracteristicilor tehnico-tactice. Peste o sută de „Biberi" au fost pierduți, iar rezultatele acțiunilor au rămas necunoscute. Submarinul pitic „Seehund" avea calități tehnico-tactice superioare, însă acesta a apărut prea tîrziu pe teatrul acțiunilor de luptă, în ultimele momente de agonie ale Germaniei și, în consecință, acțiunea sa era în mod firesc sortită eșecului.

Nici englezii nu se pot mîndri prea mult cu rezultatele obținute de submarinele lor pitice. Ei au pierdut șase „Midget" pentru a produce o avarie navei de linie germane „Tirpitz".

Nu trebuie totuși neglijate unele caracteristici pozitive de care se bucură submarinele pitice și care le fac apte pentru acțiunile de diversiune submarină (dificultatea descoperirii lor, posibilitatea de a pătrunde în raioane inaccesibile submarinelor clasice, posibilități mai mari de a se sustrage de la loviturile aviației etc.). Din aceste motive, în unele flote s-a continuat construirea și perfecționarea submarinelor pitice și în perioada postbelică.

ÎNCHEIERE

• Bilanțul general al acțiunilor de diversiune submarină în al doilea război mondial • Planurile nerealizate ale Grupării „K" • Scafandrii de luptă în S.U.A. în perioada postbelică • Stadiul actual al dezvoltării forțelor și mijloacelor de diversiune submarină în flotele unor state imperialiste

1

Acțiunile de luptă prezentate în cuprinsul acestei lucrări constituie numai o trecere în revistă, destul de sumară, a unor exemple caracteristice din diferite colțuri ale globului pămîntesc și desigur că nu pot să redea tabloul de ansamblu al războiului submarin „minor". S-a văzut cum diversioniștii maritimi au reușit să îndeplinească numeroase misiuni ieșite din comun, absolut secrete și deosebit de periculoase în flotele Italiei, ale Angliei, ale Germaniei, ale S.U.A. și ale Japoniei. Cu prețul pierderii a numeroase vieți omenești, însă cu un consum minim de tehnică de luptă, scafandrii de luptă, scafandrii geniști, conducătorii de torpile, submarinele pitice și vedetele de asalt au reușit să obțină rezultate neașteptate, aproape senzaționale, care au făcut ca această nouă formă de luptă pe mare să nu mai poată fi neglijată.

În Italia, conducătorii de torpile și scafandrii de luptă au fost folosiți în principal pentru scufundarea navelor engleze. Primele 18 luni de război, considerate ca o perioadă de repetiție generală, nu au adus scafandrilor de luptă italieni nici o victorie, ci numai insuccese. În schimb, începînd din decembrie 1941 și pînă în august 1943, ei au reușit să obțină succese deosebit de importante. Din șirul acestor succese, desigur că „diploma de onoare" li se cuvine pentru scoaterea din luptă a navelor de linie engleze „Queen Elizabeth" și „Valiant", cu un deplasament de 32 000 de tone fiecare. A mai fost scufundat crucișătorul englez „York", cu un deplasament de 10 000 de tone și un distrugător de 1 700 de tone. Au fost scoase din luptă așadar nave de luptă cu un deplasament total de peste 75 000 de tone.

În rîndul parcului de nave comerciale au fost făcute și mai mari ravagii. După datele italiene, scafandrii de luptă și conducătorii de torpile au scufundat sau avariat patru tancuri petroliere cu un

tonaj de cca 38 000 de tone și 23 de cargouri cu un tonaj total de peste 150 000 de tone. În felul acesta, forțele și mijloacele de luptă „minore" ale Flotilei a 10-a M.A.S. au scufundat sau avariat nave de luptă și cargouri cu un tonaj total care depășește 250 000 de tone.

Succese destul de însemnate au obținut și englezii folosind torpilele conduse de om și submarinele pitice. Ca rezultat al executării a șapte misiuni de luptă, englezii au scufundat crucișătorul italian „Ulpio Traiano", au scos pentru cîtva timp din luptă nava de linie germană „Tirpitz" (40 000 t), au scufundat crucișătorul italian „Bolzano" șase — șapte cargouri, un mare doc plutitor, precum și crucișătorul japonez „Takao".

De asemenea, scafandrii de luptă francezi — cu sprijinul patrioților norvegieni — în acțiunile despre care nu am reușit să vorbim, au scufundat sau avariat cargouri cu un tonaj general de aproape 100 000 de tone.

Desprinzîndu-ne însă de limbajul sec al cifrelor, trebuie să avem în vedere și faptul că, în afară de efectul material și moral pe care l-au avut aceste atacuri, ele au avut uneori rezultate care s-au apropiat de o importanță la nivel operativ. De exemplu, după ce au fost avariate cele două nave de linie engleze din Alexandria, Anglia nu a mai dispus pentru mult timp de nave mari de luptă în Mediterana. De asemenea, după avarierea lui „Tirpitz" (septembrie 1943), pînă la repararea acestuia, nu a mai existat pentru aliați nici un pericol de nave de suprafață în Atlanticul de nord. Mai amintim de tăierea cablului submarin care lega Tokio de Singapore lipsind Japonia de cel mai simplu și mai ușor mijloc de legătură.

Desigur că obținerea unor astfel de rezultate nu ar fi fost posibilă fără pierderi și sacrificii în vieți omenești. Exceptînd fanatismul japonez despre care s-a vorbit suficient, trebuie subliniat aici faptul că procentul de pierderi în oameni pe timpul desfășurării acțiunilor de luptă a fost invers proporțional cu nivelul pregătirii de luptă al personalului și gradul de organizare al acestor acțiuni. Vom da ca exemplu în această privință flota engleză care s-a remarcat printr-o mai atentă selecționare și o mai minuțioasă pregătire a personalului destinat pentru misiuni de diversiune submarină. Astfel, din 180 de ofițeri, de sergenți și de marinari care au intrat în compunerea detașamentului special englez au fost pierduți 39 de oameni, ceea ce reprezintă aproximativ 22%, adică aproape un sfert din efectivul total. Pare destul de mult. Dacă precizăm însă că din 39 de oameni, 13 oameni au pierit pe timpul exercitării misiunilor, 16 — pe timpul antrenamentelor și al pregătirii de luptă, iar 10 au murit pe submarinele clasice în perioada traversadei, observăm că numai o treime din personalul pierdut a fost sa-

crificat în desfășurarea acțiunilor de luptă. A curs mai mult sînge pe cîmpul de instrucție decît pe cîmpul de luptă.

Acțiunile de luptă ale scafandrilor geniști englezi și americani pe coasta Normandiei și în insulele din Pacific nu au fost încununate de succese răsunătoare însă și-au adus modesta lor contribuție la succesul operațiilor de desant și mai ales la reducerea pierderilor în oameni și în materiale pe timpul debarcărilor. De asemenea, forțele și mijloacele Grupării „K" din flota germană au reușit să producă unele pierderi forțelor anglo-americane de invazie cu ajutorul torpilelor conduse de oameni și a submarinelor pitice, precum și trupelor debarcate, prin acțiunea scafandrilor de luptă pe fluvii. Aceste acțiuni se limitează însă la nivelul unor informații de ordin documentar.

Ca o concluzie generală se poate afirma că cele cîteva sute de diversioniști maritimi sacrificați, folosind arme simple și ieftine, au obținut rezultate analoge cu ale unei mari bătălii navale sau ale unei operații maritime de durată, în care ar fi participat mii de oameni și o tehnică de luptă în valoare de milioane de dolari.

Privite în ansamblu, rezultatele par într-adevăr surprinzătoare: trei nave de linie, fiecare cu un deplasament de 30—40 000 de tone, patru crucișătoare de cîte cca 10 000 de tone și cargouri cu un tonaj de peste 300 000 de tone. Pare un nou „Pearl-Harbour". La Pearl-Harbour rezultate analoge au fost obținute în cîteva ore, cu mici pierderi, însă se beneficia de avantajul surprinderii, înainte de declanșarea oficială a războiului. Rezultatele diversioniștilor maritimi au fost obținute în cinci ani de război, sub reacțiunea puternică a inamicului. O temeinică analiză și concluzii juste necesită luarea în considerare a tuturor factorilor și a condițiilor care au intervenit.

Ceea ce trebuie reținut în esență este faptul că italienii, germanii și japonezii care au folosit forțele „minore", unii chiar în mari proporții, au pierdut totuși războiul, iar succesele dobîndite de Anglia și de S.U.A. în război nu se datoresc nici pe departe diversioniștilor maritimi. Forțele si mijloacele de diversiune submarină și-au avut rolul lor care nu trebuie nici supraestimat, dar nici depreciat în condițiile actuale și pentru viitor.

2

Comandantul Grupării „K" — viceamiralul H. Heye — referindu-se la necesitatea dezvoltării tehnicii de luptă de diversiune submarină, spunea următoarele :

„Trebuie să construim în serie, pe măsura posibilităților, o mare varietate de tipuri de mijloace de asalt. Îndată ce apărarea inamicului a devenit eficace față de una din categoriile de mijloace de asalt folosite, acestea trebuie să părăsească teatrul de luptă și în locul lor să se introducă alte mijloace de asalt noi, necunoscute încă de inamic. Numai în felul acesta vom putea provoca inamicului pierderi însemnate...".

După cum s-a văzut din cuprinsul lucrării, această idee a lui Heye nu a putut fi realizată în practică decît într-o foarte mică măsură. În ultimul an de război, industria germană nu mai era capabilă să producă în cantități mari forțele și mijloacele „minore" variate preconizate de viceamiral. Cu toate acestea, inginerii și constructorii Grupării „K" au imaginat și au realizat sub formă de planuri o mare varietate de mijloace de diversiune submarină. Ne vom ocupa mai jos de cîteva din aceste mijloace care au început să fie construite sub formă de prototipuri, cu cîteva luni, săptămîni sau chiar zile înainte de capitularea Germaniei.

Se știe că „Seehund" a fost primul submarin pitic al Grupării „K" și din flota germană. Bine realizat din punct de vedere tehnic încă de la primul prototip, acest submarin a putut fi folosit în cîteva acțiuni de luptă, pînă la terminarea războiului. Pe baza experienței de luptă a lui „Seehund", constructorii s-au gîndit să-l perfecționeze și au conceput un nou tip de submarin pitic numit *„Kreislauf-Seehund"*. Acesta a fost prevăzut cu un aparat propulsor perfecționat care funcționa cu oxigen lichid și permitea o viteză mai mare, precum și o autonomie mare în imersiune. Noul submarin pitic era cu 1,5 m mai lung și avea un deplasament cu cîteva tone în plus față de vechiul „Seehund".

Primul „Biber" construit de nemți, avînd ca mijloc de propulsie un motor cu benzină, a fost considerat un tip nereușit deoarece vaporii de benzină periclitau viața conducătorului. De aceea, a fost proiectat și construit un nou tip *„Biber-3"* dotat cu un motor „Diesel" cu circuit închis, cu oxigen lichid, la fel ca și motorul de la „Kreislauf-Seehund". Motorul avea o putere de 65 C P. Iată cîteva din caracteristicile noului model care a dat rezultate bune la probele experimentale. Submarinul pitic era ceva mai mare decît primul „Biber" și în el aveau loc doi oameni. Comenzile au fost mult simplificate, astfel încît puteau fi manevrate cu ușurință de un singur om, în timp ce al doilea se odihnea în poziția culcat. Autonomia lui „Biber-3" era în felul acesta simțitor mărită, atît prin caracteristicile aparatului propulsor, cît și prin creșterea rezistenței echipajului. Pe timpul atacului, la conducerea submarinului participau ambii membri ai echipajului. Capitularea Germa-

niei a scos însă prematur la pensie pe noul „Biber-3" care nu a mai apucat zile de luptă pentru a-și demonstra practic calitățile tehnico-tactice.

Un tip ingenios, interesant, de armă de diversiune a fost realizat prin submarinul pitic amfibiu „Seeteufel" *. Acesta se putea deplasa la suprafața apei și sub apă ca un submarin obișnuit, iar pentru deplasarea pe uscat folosea o pereche de șenile. „Seeteufel" era considerat un mijloc de luptă important, cu posibilități mari și numeroase. Pentru lansarea lui la apă nu erau necesare nici macarale, nici amenajarea unor cheuri speciale și nici personal suplimentar. Cu ajutorul șenilelor, submarinul amfibiu cobora singur de pe uscat în apă și se deplasa pe fund pînă la adîncimea unde flotabilitatea îi asigura plutirea liberă. El putea de asemenea să iasă apoi tot singur din apă la litoralul inamic, pentru a executa diferite misiuni pe uscat. „Seeteufel" avea ca armament două torpile obișnuite (pentru atacuri sub apă), precum și încărcături de exploziv, mitraliere și aruncătoare de flăcări (pentru acțiuni de luptă desfășurate la uscat). Viteza lui era de 10 Nd în apă și de 8 km/oră pe uscat. La experimentarea prototipului s-a constatat că motorul „Diesel" pe care îl avea era prea slab, iar șenilele prea înguste împiedicau deplasarea pe funduri cu mîl, cu nisip sau pe teren moale deoarece se înfundau ușor. Aceste defecțiuni au fost înlăturate în planurile unui nou prototip și se preconiza să se treacă la fabricarea în serie a lui „Seeteufel" de la începutul anului 1945.

La fel de interesant ca realizare tehnică a fost și submarinul pitic *„Schwertwal"* care datorită vitezei sale mari era comparat cu un avion de vînătoare submarin. Propulsia era realizată de o turbină „Walther" (cu oxigen lichid) de 500 CP, cu ajutorul căreia submarinul pitic putea atinge o viteză maximă de 30 Nd în imersiune. Rezerva de oxigen lichid îi asigura o autonomie de numai 100 Mm. De aceea, pentru acțiuni la distanțe mai mari era necesar să fie remorcat pînă în apropierea raionului de atac. Ca armament, acest submarin rapid dispunea de două torpile.

Un alt submarin pitic a fost *„Delfinul mic"* la al cărui prototip a fost construit numai corpul, cu întreaga aparatură, în afară de motorul cu circuit închis de tipul „Otto". Acesta era cel mai mic submarin construit pînă atunci. El avea lungimea de 5 metri, greutatea de 2,5 tone și era condus de un singur om. Modul de acțiune preconizat era analog cu cel al vedetelor de asalt „Linse". Micul „Delfin" avea la bord o încărcătură de 1 200 kg exploziv care

* Diavolul mării (în l. germană).

exploda în momentul în care submarinul se izbea de nava țintă. Cu puțin timp înainte de ciocnire, conducătorul se catapulta din submarin printr-o simplă apăsare pe un buton. Formele hidrodinamice speciale și alte detalii de construcție permiteau submarinului să intre rapid în imersiune și să iasă la suprafață fără a mai fi necesare tancuri de balast, tancuri de asietă, pompe de aer etc. A fost de asemenea construit și prototipul unui frate mai mare al acestuia — „Delfinul mare" — cu același principiu de construcție însă cu doi oameni în echipaj și avînd ca armament torpilele sau încărcăturile de exploziv detașabile.

Către sfîrșitul războiului, în flota germană au fost proiectate sub formă de planuri sau chiar realizate ca prototipuri și numeroase variante de mijloace de asalt de suprafață. Amintim cîteva din acestea. Vedeta torpiloare și de asalt, cu motor de avion, cu viteză de 55 Nd și avînd ca armament torpile sau încărcături de exploziv. Alt mijloc de asalt — „Seedrahe" — compus din două vedete torpiloare unite printr-o punte pe care era instalat un motor de avion cu elicea la suprafață. Apoi, vedeta torpiloare pitică „Wal-3" cu echipaj de 2—4 oameni, cu două torpile și cu o mitralieră ; un motor de avion de 600 C.P. îi asigura o viteză de 40 Nd. (A fost realizată în practică.) Fără ca lista să fie completă, încheiem totuși cu vedeta torpiloare hidroglisoare („Torpedoschlitten"), cu același motor ca la „Wal-3", cu două torpile, cu o instalație reactivă și cu o mitralieră ; echipaj — doi oameni.

După cum vom vedea, multe din aceste planuri de noi arme vor fi folosite de anglo-americani pentru construirea de noi mijloace de asalt și de diversiune în perioada de după război.

* * *

Planurile nerealizate ale Grupării „K" se referă nu numai la evoluția materialului ci și la diferite acțiuni de luptă proiectate către sfîrșitul războiului. Iată cîteva din acestea.

Pe timpul debarcării din Normandia, aliații au instalat pe fundul strîmtorii La Manche mai multe conducte pentru aprovizionarea cu carburanți a forțelor debarcate pe continent. Gruparea „K" a elaborat mai multe planuri pentru distrugerea acestor conducte sau împiedicarea aprovizionării. Unul din aceste planuri prevedea descoperirea conductelor cu ajutorul submarinelor pitice care să tîrască pe fund ancore. Apoi, scafandrii de luptă ieșiți din submarine urmau să distrugă conductele cu ajutorul încărcăturilor de exploziv. Un alt plan preconiza găurirea conductelor sub apă și apoi introducerea în conducte (cu ajutorul unui tub elastic) a unei

substanțe care să producă defectarea imediată a motoarelor care ar fi folosit combustibilul respectiv.

Rolul important pe care îl avea Canalul Suez pentru comunicațiile maritime ale anglo-americanilor a făcut ca Gruparea „K" să elaboreze un plan de blocare a canalului prin scufundarea unui cargou. Planul prevedea transportarea pe timpul nopții cu ajutorul unui hidroavion a unui „Biber" pe Canalul Suez. Acesta urma să torpileze în canal un cargou de mare tonaj.

A fost proiectat și un atac cu scafandri de luptă asupra navelor aflate în staționare în porturile de pe coasta de est a S.U.A. și mai ales în portul New York. Planul prevedea transportarea scafandrilor de luptă pînă în rada portului respectiv cu ajutorul submarinelor clasice și apoi minarea navelor inamice după sistemul obișnuit.

Ultima misiune primită de Gruparea „K" a fost aceea de a crea o gardă personală pentru Hitler care, înnebunit de-a binelea în ultimele zile de război, nu mai avea încredere în nimeni din anturajul său, în bîrlogul din subteranele Reichstagului. Au fost destinați în acest scop 30 de luptători care însă nu au putut ajunge nici pe uscat și nici pe calea aerului pînă în centrul Berlinului asediat și incendiat. De altfel, chiar dacă ar fi ajuns, nu ar mai fi avut de păzit decît un cadavru carbonizat.

Ofensiva victorioasă a armatei sovietice care a pus capăt agoniei Germaniei și a dus la capitularea ei mai devreme decît se aștepta a provocat în același timp și prăbușirea tuturor planurilor de diversiune ale Grupării „K".

3

În anii de după terminarea celui de al doilea război mondial, scafandrii genişti (sau scafandrii de luptă) din S.U.A. au fost folosiți în numeroase și variate scopuri, în diferite puncte ale globului, din Arctica pînă în Antarctica.

În timpul primelor experiențe cu bomba atomică în raionul atolului Bikini, Detașamentul nr. 3 scafandri de luptă comandat de cpt. S. Cooper a primit misiunea să ia probe de apă imediat după explozia bombei atomice. Desigur că scafandrii nu puteau îndeplini această misiune scufundîndu-se în apa oceanului, fierbinte și puternic infectată radioactiv. Aici ei au folosit vedete de desant special amenajate pentru a fi conduse prin radio. Astfel de mijloace au mai fost folosite de scafandrii genişti americani în Mediterana și Pacificul de sud, pentru distrugerea obstacolelor antidesant de la suprafața apei.

Acțiunea executată de detașamentul de scafandri la Bikini a fost extrem de simplă. La puțin timp după explozia nucleară și după formarea ciupercii caracteristice, cîțiva scafandri de luptă s-au ridicat în aer cu un avion din care conduceau prin radio, spre diferite puncte din raion, vedetele de desant care aveau la bord aparatura pentru măsurarea nivelului de infectare radioactivă a apei.

În anul 1947, o mare unitate de forțe amfibii ale S.U.A. a executat o misiune secretă în Antarctica. La această expediție au participat și 70 de scafandri de luptă, selecționați dintre cei mai rezistenți din punct de vedere fizic. Într-adevăr lucrările pe care aceștia le-au executat în Antarctica au pus la încercare în cel mai înalt grad rezistența lor fizică. Scafandrii, echipați în costume speciale de culoare albă, au acționat pe gheață, între ghețuri și sub gheață, la temperaturi sub —2°C. Ei au controlat opera vie a navelor pentru a stabili avariile provocate de ghețuri, au reparat cîrmele navelor și au schimbat elicele avariate, au montat în gheață babale pentru legarea navelor, au măsurat grosimea gheții ș.a.m.d.

În anul următor a avut loc o nouă expediție a forțelor amfibii ale S.U.A., de data aceasta în Arctica, în Golful Wallis. Și la această expediție au participat scafandrii de luptă care au jucat un rol important în realizarea scopurilor urmărite, rămase și de data aceasta necunoscute. Este evident însă că, din moment ce misiunile executate au fost ținute în cel mai mare secret, ele erau de natură militară.

Declanșarea războiului din Coreea a strămutat brusc pe scafandrii de luptă americani din sfera războiului rece, direct în vîltoarea războiului cald.

* * *

În timpul războiului din Coreea, scafandrii de luptă americani au fost folosiți cu rezultate relative, mai ales în acțiuni de cercetare în apropierea litoralului și în acțiuni de diversiune la uscat.

O astfel de misiune a fost executată în raionul satului Pohang (70 Mm nord de Pusan), unde comandamentul S.U.A. intenționa să debarce cca. 10 000 de oameni pentru întărirea trupelor americane înghesuite în acel raion de către forțele nord-coreene. Aici, scafandrii, ajutați de ofițeri din infanteria marină, au făcut recunoașteri ale litoralului, au executat scufundări sub apă (fără costume speciale, numai în costum de baie și cu labe de cauciuc), au cules informații de la pescari și au marcat pase de trecere printre bancurile de nisip. În raportul întocmit după executarea cercetării se conchidea că în raion se poate debarca cu nave de



Scafandru de luptă modern, echipat cu mască de oxigen cu circuit închis „DRAEGER".



O grupă de scafandri de luptă, înainte de a intra în apă, primește ultimele detalii asupra misiunii.

desant mici și medii, pe o mare nu prea agitată și în timpul mareei înalte. Rezultatele cercetării au fost apreciate ca mulțumitoare.

Datorită reliefului muntos din unele regiuni din Coreea, căile de comunicații terestre din spatele frontului nord-coreean erau presărate cu serpentine, cu viaducte și cu tuneluri care puteau fi ușor blocate. S.U.A., dispuneau în Orientul Îndepărtat de o cantitate suficientă de aviație strategică cu care ar fi putut bombarda aceste comunicații. Totuși, comandamentul forțelor S.U.A. din Coreea a hotărît să organizeze detașamente mici de desant, în care să includă și scafandri de luptă, cu misiunea de a debarca în spatele armatei nord-coreene și de a executa distrugeri pe comunicațiile terestre.

O primă misiune de acest gen a fost executată în raionul Yosu, important port și nod de cale ferată situat la 45 Mm în spatele liniei frontului care delimita capul de pod de la Pusan. O grupă de zece scafandri de luptă a primit misiunea să distrugă unul din podurile sau tunelurile care se găseau în raion, la numai 300 de metri de litoral. Acțiunea s-a terminat în mod rușinos pentru scafandrii americani. Patru soldați nord-coreeni, apăruți pe neașteptat

tate dintr-un tunel, au reuşit să provoace panică în grupa de scafandri care s-a grăbit să se retragă, ducînd cu ea cîţiva răniţi.

O altă acţiune a fost executată asupra a două tuneluri şi a unui pod de cale ferată din raionul Thoncihon, la nord de frontiera dintre cele două state coreene. De data aceasta detaşamentul de diversiune, mult mai puternic, a fost format din 26 de scafandri de luptă şi 16 soldaţi de infanterie marină. Aceştia din urmă aveau misiunea să ocupe o poziţie de apărare în jurul raionului de acţiune al scafandrilor de luptă. Un transportor militar rapid a dus pînă în raion o şalupă de desant plină de exploziv şi şapte bărci de cauciuc cu care detaşamentul a ajuns la litoral. De data aceasta acţiunea de diversiune a reuşit.

O altă acţiune însă, de acelaşi gen, executată în raionul Tecijon s-a terminat cu un eşec.

In operaţia de debarcare a forţelor americane în raionul Incihon (Cemulpo), scafandrii de luptă au îndeplinit misiuni auxiliare, de mică importanţă. Raionul de debarcare era bine cunoscut de americani din perioada cînd se găsea sub ocupaţia lor. Astfel scafandrii de luptă nu au avut altceva de făcut decît să balizeze pasele şi să descurce parîmele prinse la elicele navelor. Apoi, după debarcare, au participat la ranfluarea joncilor coreene care blocau pasele, au explodat minele ieşite pe mal, au cercetat cîmpurile de mine şi au ajutat la scoaterea pe mal a camioanelor şi a tunurilor căzute în apă.

După terminarea războiului din Coreea, o parte din scafandrii de luptă ai S.U.A. au fost împrumutaţi lui Ciang-Kai-Şi, care intenţiona să-i folosească pentru întărirea apărării Insulei Taiwan. Aici, scafandrii americani au creat centre de instrucţie în care au învăţat pe soldaţii ciankaişişti să înoate sub apă, să execute distrugerea obiectivelor submarine şi i-au antrenat în diferite acţiuni de diversiune.

4

În perioada actuală, specialiştii militari din Occident continuă să acorde o atenţie deosebită creării şi perfecţionării mijloacelor de asalt-diversiune şi de cercetare, precum şi pregătirii practice a formaţiilor respective în timpul aplicaţiilor şi a manevrelor executate pe uscat şi pe mare.

În presa străină se pot citi păreri diferite asupra rolului activităţii de cercetare şi de diversiune. Însă majoritatea autorilor militari consideră că, în condiţiile întrebuinţării armelor mo-

derne, spionajul, diversiunile și acțiunile teroriste — ca formă a acțiunilor de luptă — vor juca un rol mai mare decît pînă în prezent. Observatorul militar american John F. Elliot, în articolul „Un mijloc maritim de intimidare", subliniază importanța diversiunilor pentru realizarea surprinderii. El spune : „La posibilitățile uriașe ale diversiunii, se adaugă și ceea ce mai poate fi făcut prin eforturile comune ale aviației, ale portavioanelor, ale hidroaviației, ale trupelor de desant...." Această părere se bazează în primul rînd pe faptul că dezvoltarea armei racheto-nucleare, a mijloacelor radiotehnice și a altor mijloace de luptă moderne duce la necesitatea de a dispersa obiectivele militare și industriale importante din punct de vedere strategic și, ca urmare, la creșterea dificultăților legate de paza și apărarea lor. În această privință, ziarul revanșard vestgerman „Deutsche Soldaten Zeitung" scrie următoarele : „Condițiile războiului modern îndepărtează la distanțe mari, unele față de altele, raioanele acțiunilor de luptă și grupările de trupe și creează condiții favorabile pentru ducerea războiului „minor". În afară de aceasta, trebuie luat în considerație și spatele gigantic, inevitabil pentru viitoarele acțiuni de luptă, cu toate punctele lui vulnerabile în ceea ce privește asigurarea tehnico-materială, bazele aeriene, depozitele etc. care reprezintă cele mai probabile obiective pentru acțiunile de diversiune".

Tot în presa străină se mai arată că acțiunile de cercetare și de diversiune trebuie, de regulă, „coordonate cu operații de mare amploare" și executate în cooperare operativă cu forțele principale. Cercetătorii militari occidentali consideră că subunitățile de diversiune care acționează în compunerea flotei pot executa cu succes cercetarea bazelor maritime militare și a punctelor de sprijin de pe litoral, a anumitor porțiuni de litoral și a barajelor submarine ; de asemenea, pot obține și alte informații necesare pentru pregătirea și executarea diferitelor operații. După cum arată ziarul militar spaniol „Ejercito", succesele obținute în domeniul electronicii dau cercetașilor posibilitatea de a transmite informațiile obținute „mai ușor și mai repede decît pînă acum".

Personalități militare burgheze competente în domeniul marinei subliniază că cea mai importantă misiune a detașamentelor și grupărilor de diversiune maritimă este nimicirea navelor inamice în locurile de bazare și pe căile de acces către acestea, distrugerea danelor de acostare și a construcțiilor hidrotehnice din porturi și din baze, precum și executarea de atacuri asupra obiectivelor de importanță operativ-strategică : fabrici, uzine electrice, baraje hidrotehnice, depozite etc. Sfera misiunilor ce se pot da

diferitelor subunități de cercetare și diversiune este atît de largă încît, după părerea aceluiași ziar „Ejercito", dacă executarea tuturor acestor misiuni va reveni unităților de tipul „commandos", ele ar deveni un gen de trupe la fel de numeros ca și „trupele clasice".

Atenția deosebită acordată de comandamentul S.U.A. activității de cercetare și diversiune reiese din faptul că în cadrul tuturor felurilor de forțe armate se creează asemenea subunități, precum și organe pentru conducerea lor. Pe lîngă Ministerul Apărării al S.U.A. există „Direcția pentru ducerea războiului special" în atribuțiile căreia intră organizarea diferitelor forme de ducere a activităților subversive în spatele inamicului. La Stade (statul Nevada) funcționează „Centrul special de instrucție al comandamentului aviației strategice". Forțele maritime militare ale S.U.A. au subunități cu diferite destinații : detașamente de scafandri geniști și de scafandri de luptă, subunități de submarine pitice ș.a. Subunitățile de infanterie maritimă execută de asemenea instrucție specială diversionistă. Să urmărim, pe scurt, dezvoltarea forțelor și a mijloacelor de diversiune maritimă în S.U.A. în anii de după război, precum și sistemul de pregătire al personalului respectiv.

În anul 1947 a avut loc o conferință a „Pentagonului" în legătură cu dezvoltarea folosirii în luptă a forțelor amfibii. Aici a fost pusă și problema utilizării scafandrilor de luptă, transportați cu submarine pitice, în acțiuni de diversiune maritimă, pentru distrugerea navelor. a porturilor și a instalațiilor portuare.

La manevrele forțelor amfibii ale S.U.A. din Marea Caraibilor, în iarna anului 1947—1948, a fost experimentată ieșirea scafandrilor de luptă din submarinul aflat în imersiune folosind tambuchiul de salvare. Ulterior s-a pus în mod deosebit problema ca scafandrii de luptă să fie echipați astfel încît să poată acționa numai sub apă, la adîncimi mari, timp îndelungat. În vederea rezolvării acestei probleme au fost folosite diferite metode de pregătire. Astfel, a fost construit un bazin uriaș de formă cilindrică, cu diametrul bazei de 4 metri și înălțimea de 40 metri. La distanțe din 5 în 5 metri bazinul era prevăzut cu mici compartimente cu aer prin care se putea intra sau ieși din bazin. Aici scafandrii de luptă se antrenau zilnic pentru a se obișnui cu presiunea apei la diferite adîncimi. Se studiau toate simptomele bolilor provocate de azot, de oxigenul sub presiune, de lipsa de oxigen, de intoxicarea cu bioxid de carbon etc.

Începînd din anul 1948, în importanta bază Norfolk din S.U.A. (statul Virginia) s-au adunat treptat specialiști din cele mai variate

domenii : submarinişti, scafandri clasici, scafandri de luptă cu o bogată experienţă, oameni de ştiinţă şi medici specializaţi în efectele fiziologice ale scufundărilor ş.a. Misiunea tuturor acestora era de a studia posibilităţile de a pregăti un număr cît mai mare de oameni care să poată lupta sub apă. La centrul de cercetări ştiinţifice de la Norfolk erau numeroase camere de presiune în care oamenii destinaţi experienţelor erau supuşi la presiuni identice celor pe care le-ar fi suportat la diferite adîncimi sub apă. Oamenii erau echipaţi cu aparate de respirat cu oxigen. Numeroase conductoare, aplicate în diferite regiuni ale corpului omenesc, erau în legătură cu aparate speciale care înregistrau pulsul, tensiunea, temperatura, presiunea din plămîni etc. Paralel cu experienţele la laborator, numeroase grupe de scafandri de luptă deja antrenaţi în suportarea presiunilor executau experienţe în diferite raioane din Marea Caraibilor, acţionînd din submarinele clasice special destinate. Printre altele, s-a studiat chiar şi modul de comportare al rechinilor faţă de scafandrii de luptă care au fost învăţaţi cum să evite atacul acestora.

O personalitate oficială din conducerea pregătirii scafandrilor de luptă declara în acea perioadă :

„Nu este departe ziua cînd se vor da lupte sub apă între scafandri şi cînd detaşamente numeroase de scafandri, ieşind direct din valurile mării, vor asalta litoralul executînd misiuni de cercetare, de distrugeri şi de ocupare a teritoriului. Aceşti oameni vor fi transportaţi în raioanele respective cu submarine speciale..."

Un eveniment important pentru dezvoltarea ulterioară a mijloacelor de diversiune din S.U.A. l-a constituit aducerea unui submarin pitic de tipul „Midget" din Anglia, în anul 1950. Submarinul a fost transportat la centrul de instrucţie al scafandrilor de luptă de la Little-Creek (statul Virginia). Aici, scafandrii de luptă au învăţat destul de repede să acţioneze de pe submarinele „Midget". Au fost organizate şi executate aplicaţii comune cu scafandri englezi, în cadrul cărora s-au făcut numeroase exerciţii de forţare a barajelor submarine (plase, mine etc.) instalate în acest scop în Golful Norfolk.

Ca rezultat al acestor aplicaţii, în S.U.A. a început construirea primului submarin pitic american — „X-1" — care a fost lansat în martie 1955. Submarinul are un deplasament de 29 tone, o lungime de 14,6 metri, iar pescajul de 2,1 metri. Propulsia este realizată prin motoare „Diesel" şi electrice care îi asigură o viteză maximă de 15 Nd la suprafaţă şi 12 Nd în imersiune. Autonomia — 500 Mm. Armamentul este constituit din mine şi din torpile autoghidate. Submarinul este prevăzut cu un tambuchi special

pentru ieșirea din interior a scafandrului de luptă în timp ce submarinul se află în imersiune. „X-1“ a fost construit ca navă experimentală destinată pentru apărarea radelor și a locurilor de staționare, precum și pentru distrugeri sub apă. Amiralul Lokwood, într-un articol publicat în revista „Colliers“ arată că „X-1“ poate fi transportat pînă în raionul de acțiune cu ajutorul submarinelor sau al elicopterelor, iar de acolo să acționeze pe căile de comunicații maritime ale inamicului, cu torpile și mine. Submarinul pitic ar putea lansa mine cu încărcătură nucleară în imediata apropiere a principalelor obiective industriale. De asemenea, el ar putea fi folosit pe fluvii sau pe canale pentru distrugerea podurilor, a centralelor electrice și a ecluzelor.

Doi mecanici inventatori din localitatea Glendor (statul California) au construit în garajul lor o navă mică, ieșită din comun, care din multe puncte de vedere poate fi comparată cu un avion-submarin. Cîrmele orizontale seamănă cu aripile avionului. Deplasarea navei se realizează cu ajutorul a două elice care se rotesc în sensuri contrarii. Manevra în cele trei direcții ale spațiului este de asemenea condusă, ca și la avion, cu ajutorul unei manșe și al palonierelor. Noua invenție a primit denumirea de „Swimmers Propulsive Unit“ (S.P.U.).

Experiențele cu primul prototip au scos la iveală o serie de defecțiuni, explicabile prin condițiile rudimentare și improvizate în care a fost realizat. Constructorii lui s-au ambiționat să construiască, tot independent, al doilea prototip (S.P.U.-2). Acesta a fost experimentat în tunelul aerodinamic al unei companii de construcții aeronavale, unde au fost corectate detaliile formelor lui aerodinamice, respectiv hidrodinamice. Au urmat experiențele cu bune rezultate în bazin și apoi în Pacific, în raionul Insulelor Hawai. Avionul submarin a fost dotat și cu un motor cu gaze pentru mărirea vitezei. S.P.U.-2 a fost experimentat de aviatorul de acrobație Harold Osborne, care a executat cu el sub apă întreaga gamă de acrobații aeriene (pendul, tonou, picaj, cabraj, zbor pe spate etc.). După ieșirea din apă, pilotul a declarat : „Aveam exact impresia că mă găsesc într-un avion cu reacție, la mare altitudine“.

Din relatările revistei „Science et vie“, aflăm că „Aerojet General Corporation“, o companie americană de construcții de avioane, a construit și a pus în vînzare un submarin de buzunar cu pedale sub denumirea „Minisub“ *. Acesta era destinat pentru pescarii amatori, pentru iubitorii explorărilor sub-

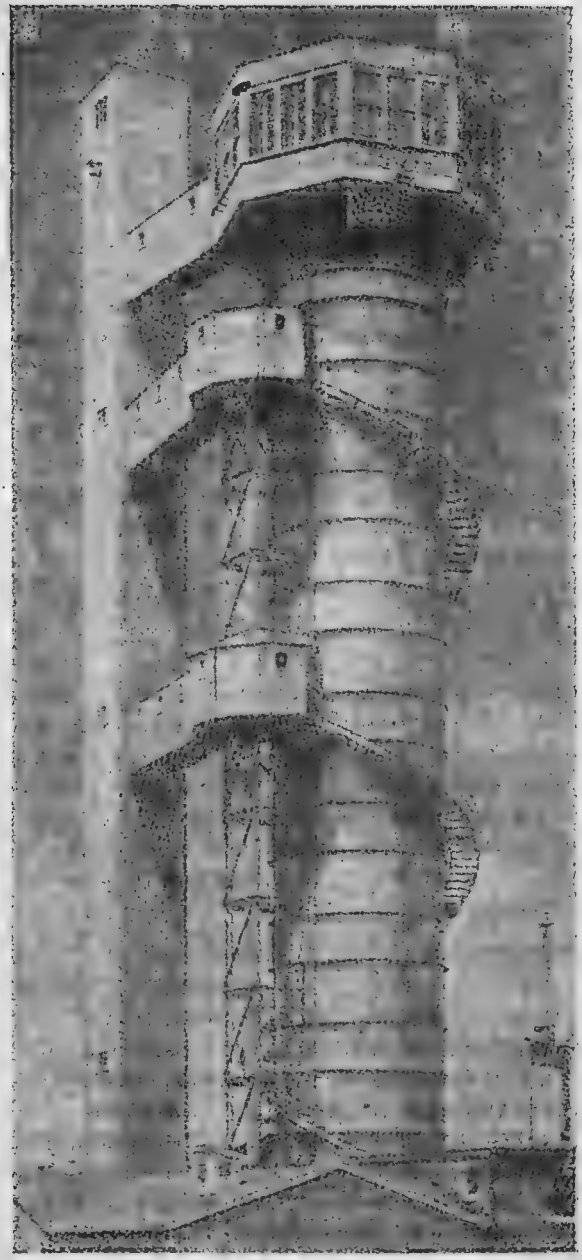
* De la „**mini**ature **sub**marine“ = submarin în miniatură.

marine, pentru operatorii cinematografici, pentru fotografii submarini etc. Pe de altă parte, revista „Our Navy" ne informează că flota S.U.A. a hotărît să introducă în dotare acest submarin miniatural, sub denumirea „Mark-IV" în scopuri experimentale. Caracteristicile lui tehnico-tactice sînt următoarele: lungime — 4,37 m; lățime — 0,56 m; înălțime — 1,37 m; greutatea totală — 177 kg. Dimensiunile reduse permit ca submarinul să fie folosit pentru cercetarea raioanelor cu funduri mici. Echipajul este format din unul sau doi oameni, echipați în costume de scafandru autonom. Cînd echipajul este redus la un singur om, se poate lua la bord și o anumită încărcătură. Inițial propulsia era realizată cu ajutorul unor pedale manevrate de echipaj și care roteau elicele, asigurîndu-se astfel o viteză de 4—5 Nd. Flota americană l-a dotat cu o baterie de acumulatoare de 12 v și cu un electromotor în greutate de 6,8 kg cu care „Mark-IV" poate naviga în imersiune cu viteza de 5 Nd. Corpul este construit din material plastic rezistent.

Se consideră că submarinele pitice pot fi folosite pentru atacul asupra navelor în porturi și asupra radelor bazelor maritime militare, pentru descoperirea și nimicirea construcțiilor submarine și a barajelor cu ajutorul scafandrilor de luptă, pentru debarcarea diversioniștilor în spatele inamicului, precum și în alte numeroase misiuni.

În flota S.U.A. se perfectează de asemenea întregul complex al scafandrilor de luptă. Se creează parașute speciale pentru lansarea scafandrilor de luptă din avioane, „aripi autopropulsate" și alte asemenea mijloace. Se acordă o mare atenție creării de noi tipuri de încărcături pentru executarea lucrărilor de distrugeri sub apă. După datele publicate în presa străină, rezultă că cercetările științifice din acest domeniu sînt îndreptate spre crearea unor încărcături nucleare portative. Ziarul englez „Times" scrie că în S.U.A. s-a pus la punct o încărcătură nucleară de dimensiuni atît de mici, încît poate fi transportată de 1—2 oameni. Pentru transportul ei a fost confecționată o „raniță de diversiune" specială. Se creează de asemenea stații de radio speciale pentru cercetași și diversioniști. S-a realizat astfel o stație ușoară de emisie-recepție pentru infanteria maritimă, care poate pluti pe apă. Pentru fotografierea obiectivelor militare la distanțe pînă la 30 Mm americanii au construit un aparat fotografic puternic pe bază de raze infraroșii, cu care se poate lucra în condiții de vizibilitate redusă.

Pregătirea de luptă a subunităților de cercetare și diversiune se execută astfel încît, după cum arată ziarul american „Army



Unul dintre bazinele turn destinate antrenamentelor scafandrilor de luptă.

Information Digest", ele să fie capabile să execute „orice operație, pe orice timp, în orice loc, cu orice mijloace". La baza acestei instruiri se consideră că trebuie să stea principii tactice ca: independența, inițiativa, acțiuni surprinzătoare și rapide, adaptabilitatea la terenul înconjurător.

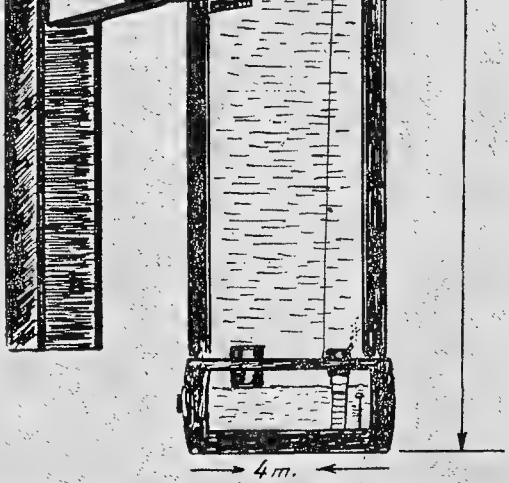
În prezent, în F.M.M. ale S.U.A. există două școli pentru pregătirea scafandrilor de luptă. Una din ele funcționează la Little Creek (statul Virginia), iar cealaltă în centrul Coronado din portul San Diego (statul California). Absolvenții acestor școli sînt destinați să completeze detașamentele de scafandri de luptă ale flotelor din Atlantic sau Pacific.

Înscrierea în școli se face pe bază de voluntariat. Singura condiție care se pune candidaților este să fie perfect sănătoși și rezistenți din punct de vedere fizic. Anual se primesc în ambele școli 150 de elevi.

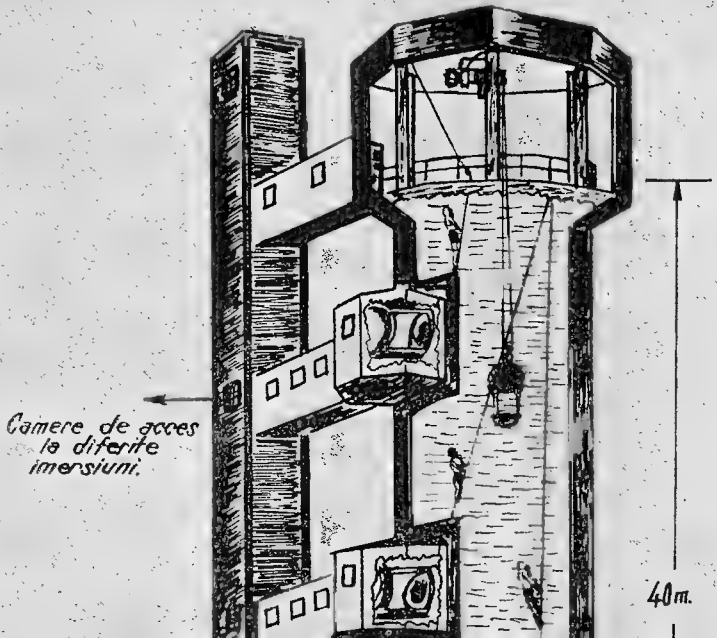
Perioada de pregătire în școală are o durată de numai două luni, dar este foarte intensă. În special prima săptămînă, numită și „săptămîna infernală", duce la o mare epuizare fizică și morală a elevilor. În cele șase zile de pregătire, mușchii și nervii sînt supuși la cele mai grele încercări. Elevii execută numeroase marșuri, atît ziua cît și noaptea, prin terenuri greu accesibile, execută treceri peste rîuri și prin mlaștini, se tîrăsc prin șanțuri și canale, aleargă pe distanțe de 2—5 km. Toate acestea în decursul unei singure zile, într-o succesiune rapidă, diabolică. La sfîrșitul exercițiului, cînd elevii sînt deja murdari, cu hainele sfîșiate, frînți de oboseală și cu nervii slăbiți, în jurul lor încep să explodeze cu zgomot puternic numeroase petarde, inofensive din punct de vedere fizic, însă insuportabile pentru cei care nu au nervii suficient de rezistenți. Pentru a se realiza o pregătire cît mai variată și multilaterală, antrenamentele nu se desfășoară numai în apropierea litoralului, ci și în munți și în păduri dese.

La sfîrșitul „săptămînii infernale", un procent de circa 40% din elevi renunță și părăsesc școala. De acum înainte instructorii sînt convinși că însușirile fizice și morale ale elevilor rămași corespund scopurilor urmărite de școală.

Celelalte șapte săptămîni sînt destinate pregătirii de specialitate. Dis-de-dimineață, elevii intră în mare pentru antrenamente de înot, indiferent de starea timpului și a mării. Durata zilei de antrenament se mărește treptat. Elevii înoată pînă la o stîncă pe care se cațără desculți și unde se antrenează în montarea încărcăturii de exploziv și a fitilelor detonante. Apoi, cu întregul echipament de luptă, ei sînt obligați să treacă peste o prăpastie, agățați cu mîinile de o parîmă dublă care trece deasupra ei. În acest timp, în fundul prăpastiei răsună explozii puternice.



Schema bazinului special pentru antrenamentul scafandrilor de luptă.


Camere de acces la diferite imersiuni.
40m.

În afară de aceste exerciții, fiecare elev este pregătit în școală să devină un bun genist submarin și un perfect înotător, capabil să folosească diferite aparate de respirat sub apă. Elevii sînt antrenați în portul costumelor de scafandru autonom, inițial în bazine speciale, apoi în rîuri și în apa oceanului. Ei sînt lansați în apă de pe diferite nave de suprafață sau submarine și apoi culeși din apă cu ajutorul unei vedete care remorchează o barcă de cauciuc.

La terminarea perioadei de două luni de instrucție, fiecare elev dă un examen în cadrul căruia el trebuie să treacă prin mai multe probe : înotul pe timp rău, în condiții complexe, fără aparat de respirat, pe o distanță de cel puțin 2 km ; înotul și scufundarea în costum ușor de scafandru autonom ; cunoașterea atribuțiilor de genist și a procedeelor de distrugeri submarine ; determinarea direcției și a vitezei curenților marini, măsurarea adîncimii apei, a înălțimii valurilor și stabilirea naturii fundului.

Numai după ce elevul a făcut față cu succes la toate aceste probe, se poate prezenta la ceremonia de înmînare a diplomei de scafandru de luptă, cu care ocazie primește în dar un costum și echipament de scafandru autonom.

Pregătirea scafandrilor de luptă, după terminarea școlii, continuă apoi în detașamentele unde sînt încadrați. Se acordă o atenție deosebită antrenamentului fizic, înotului, săriturii cu parașuta, luptei corp la corp și perfecționării în mînuirea diferitelor categorii de armament. Se afectează mult timp problemelor de geniu, astfel încît soldații și ofițerii să poată nimici orice obiectiv. Personalul învață limbi străine, învață să conducă mai multe tipuri de mașini, să lucreze cu diferite mijloace de legătură radio. Întregul sistem de instruire este dirijat spre educarea acelor calități care sînt necesare pentru ducerea unor acțiuni independente în spatele inamicului.

În S.U.A. se folosesc și asemenea metode ca antrenamentul în suportarea greutății și a privațiunilor, mergînd pînă la marșuri executate pe jos timp de nouă zile, avînd alimente numai pentru două zile. Începînd din anul 1948, așa cum s-a mai arătat, subunități de scafandri de luptă au participat la toate expedițiile arctice și antarctice. În una din expedițiile antarctice au participat 70 de scafandri de luptă. Ei au executat treceri prin gheață și au îndeplinit alte misiuni, înotînd în apă cu temperaturi foarte scăzute.

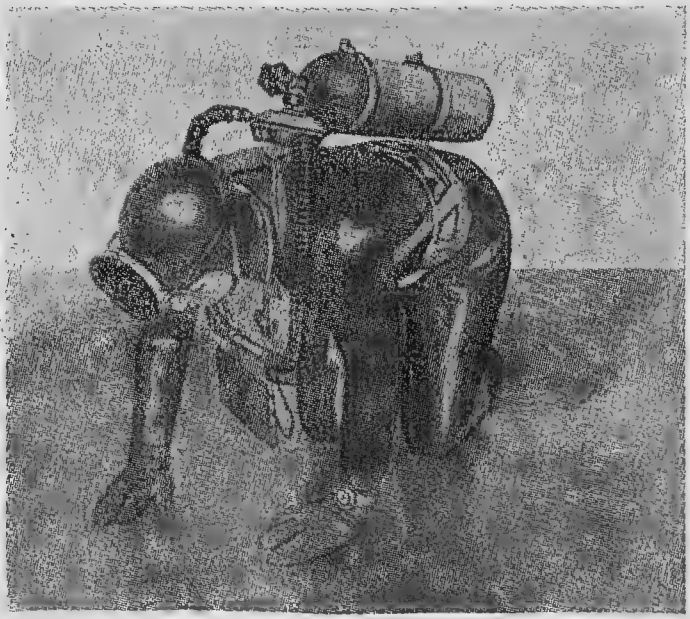
Se desfășoară și aplicații speciale în cadrul cărora se învață executarea diferitelor misiuni. De exemplu, s-a experimentat timp îndelungat metoda de transport a submarinelor pitice în raionul

acțiunii, cu ajutorul submarinelor oceanice. Submarinele pitice se fixează și se desprind de cele oceanice în imersiune și în timpul marșului. În aceleași condiții se exersează și ieșirea scafandrilor de luptă din submarinele pitice.

În luna mai 1958, F.M.M. ale S.U.A. au executat o aplicație specială de debarcare a unor grupuri de cercetare și diversiune. Aplicația a avut ca scop să se determine posibilitățile folosirii elicopterelor pentru debarcarea în secret a cercetașilor-diversioniști de pe submarine pe litoral. Un submarin, avînd la bord 75 de soldați din infanteria maritimă a pătruns neobservat în raionul ordonat. În același timp, un portelicopter s-a deplasat într-un alt raion, la o distanță care să permită folosirea elicopterelor. La ora stabilită, submarinul a ieșit la suprafață, iar elicopterele, coborînd succesiv pe submarin, au ambarcat diversioniștii și i-au transportat în punctele de debarcare. În urma aplicației s-a tras concluzia că o asemenea metodă de debarcare este eficace.

* * *

De o atenție deosebită se bucură în perioada actuală și dezvoltarea mijloacelor de diversiune maritimă în flota italiană.



Scafandrii de luptă ieșind din apă pe o banchiză de gheață. Această operație necesită atenție și iscusință pentru a evita sfîșierea costumului de cauciuc sau deteriorarea măștii de oxigen.

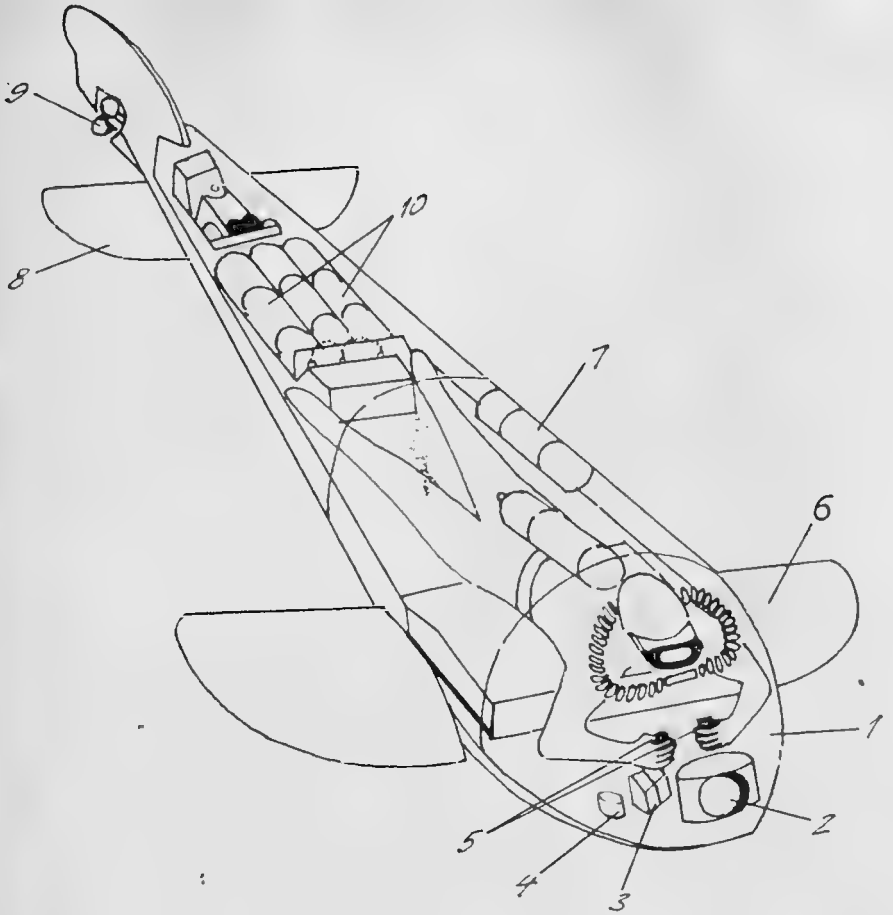
Tratatul de pace încheiat în anul 1947 interzicea Italiei să aibă și să pregătească forțe și mijloace „minore". Toate trebuiau distruse, iar personalul demobilizat. Totuși, cu aprobarea statelor occidentale și mai ales cu sprijinul direct al S.U.A., în flota italiană s-au menținut sub diferite pretexte majoritatea mijloacelor de diversiune. Apoi, după intrarea Italiei în N.A.T.O., s-a început oficial pregătirea cadrelor pentru noile mijloace de asalt și diversiune. În acest scop, în anul 1951 a fost creat în Spezia un centru de instrucție în care se pregătesc trei categorii de personal : echipaje pentru mijloacele de diversiune submarine și de suprafață ; scafandri de luptă ; elemente de spionaj și diversiune la uscat (din compunerea unităților de infanterie maritimă).

În centrul de instrucție se primesc voluntari care au executat serviciul în flota militară și au calitățile fizice necesare pentru lucrul în mediul submarin. Perioada de instrucție este de șase luni. Inițial, pregătirea se face în bazine speciale de sticlă, apoi se continuă în Golful Spezia. Aici, scafandrii execută exerciții practice de distrugeri și de înlăturare a barajelor și a obstacolelor submarine. Pentru antrenamente au fost destinate cîteva nave vechi și instalațiile portuare necesare.

O atenție deosebită se acordă pregătirii personalului destinat să încadreze detașamentele de cercetare și diversiune ale infanteriei maritime. În ultimii ani, aceste detașamente au participat activ la toate aplicațiile de desant cu trupe. În aplicații, în ajunul zilei de debarcare a desantului, detașamentele de cercetare și diversiune distrugeau barajele de mine și barajele genistice din apă și de pe mal, executau cercetarea obiectivelor de litoral și acțiuni de diversiune asupra acestora. Au fost folosiți de asemenea și scafandrii de luptă în raionul de staționare a transportoarelor de desant, pentru cercetarea contra minelor.

Concomitent cu pregătirea personalului, în Italia se desfășoară lucrări de perfecționare și de modernizare a vechilor mijloace de diversiune, precum și de creare a unor noi mijloace. Presa reacționară italiană încearcă să convingă masele că noile mijloace „minore" nu reprezintă altceva decît niște inofensive mijloace turistice de plimbare sub apă sau pentru pescuit. Adevărata lor destinație se poate însă afla foarte ușor după caracteristicile tehnico-tactice ale acestor mijloace, precum și după numele constructorilor acestora, vechi ingineri care au lucrat și în cadrul Flotilei a 10-a M.A.S. De altfel, comandamentul flotei italiene a anunțat oficial că va dezvolta mijloacele de diversiune maritimă.

Unul din noile mijloace „minore" îl constituie așa-numitul „automobil submarin", asemănător cu T.C.O. „Maiale" din timpul



Schema unui acvaplan subacvatic autopropulsat :

1 — capotă din plexiglas : *2* — proiector ; *3* — aparat pe bază de ultrasunete pentru căutarea minelor ; *4* — tablou de comandă : *5* — manete de comandă ; *6* — cîrmele orizontale prova ; *7* — încălzitor de aer ; *8* — cîrmele orizontale pupa ; *9* — elice ; *10* — rezervoare de aer comprimat (pentru propulsie).

războiului, încă cu caracteristici îmbunătățite. Viteza maximă este de 8 Nd, iar autonomia de 15 Mm, cu viteza de 4 Nd. În ultima perioadă s-a creat și un aparat propulsor mixt — electric și mecanic, cu pedale prin care se exclude pericolul rămînerii în pană de motor.

După cum rezultă din presa italiană, în dezvoltarea noilor mijloace de diversiune accentul se pune pe crearea de arme submarine de dimensiuni mici, dotate cu aparatură modernă de conducere și de navigație, avînd viteză și autonomie mare, precum și o considerabilă încărcătură de exploziv puternic.

Și în flota engleză există subunități de cercetare și diversiune, acordîndu-se importanță mai ales submarinelor pitice. Dintre modelele create după război, „Sprat X-53" se consideră a fi cel mai reușit. Deplasamentul este de 35 de tone. Echipajul, format din cinci oameni. este instruit pentru executarea misiunilor de diversiune submarină. După executarea unor exerciții demonstrative pe Tamisa. „Sprat X-53" a fost adus în vara anului 1958 în America, la Norfolk, unde a participat la o aplicație în cadrul căreia a fost verificată eficacitatea apărării antisubmarine a bazei.

În infanteria maritimă franceză se acordă o atenție deosebită detașamentelor de „commandos". Acestea sînt pregătite nu numai pentru operațiile de desant maritim, ci și pentru intense activități de cercetare — diversiune pe litoralul inamicului și în spatele acestuia. În flota vestgermană se formează în prezent detașamente speciale de scafandri, cu misiuni de diversiune. În anul 1958 s-a creat și în Iran o „școală de scafandri", în care instructori englezi îi învață pe scafandri metodele și procedeele de diversiune maritimă.

Pregătirea detașamentelor de diversiune nu lipseste nici din planurile comandamentului maritim militar al NATO. În anul 1957, aproximativ 50 de nave engleze, americane și italiene au executat o aplicație de desant pe litoralul Sardiniei. În afară de infanteria maritimă americană, la aplicație au participat și detașamente engleze de asalt și diversiune cu un efectiv total de 600 de oameni. Cercetarea raionului de debarcare a fost asigurată de detașamente italiene și americane formate din scafandri de luptă. Astfel de aplicații au fost executate și în anii următori.

Specialiștii militari occidentali nu ascund faptul că pregătesc forțe și mijloace de diversiune și cercetare în eventualitatea unui război împotriva țărilor lagărului socialist. Acest fapt, împreună cu întreaga experiență a acțiunilor de diversiune maritimă din timpul celui de al doilea război mondial, trebuie să ducă la întărirea vigilenței militarilor forțelor noastre armate, și în primul rînd a marinarilor și a grănicerilor, pentru a preveni și a respinge orice încercare de atac prin surprindere, indiferent de calea pe care s-ar produce.

Anexa nr. 1

REZULTATELE ACȚIUNILOR DE LUPTĂ EXECUTATE DE GRUPĂRILE DE DIVERSIONIȘTI MARITIMI *

Data	Mijloace de acțiune	Statul care a acționat	Raioane de acțiune	Rezultate	Obs.
01.11. 1918	T.C.O.	Italia	Pola	Scufundată nava de linie „VIRIBUS UNITIS“ (20 000 t)	
18.08. 1940	3 T.C.O.	„	Alexandria	Fără rezultat	
29.10. 1940	„	„	Gibraltar	„	
30.10 1940	„	„	Alexandria	„	
06.05. 1941	„	„	Algeciras	„	
Primăvara 1941	Scafandri de luptă	Franța	Tunis	Scufundate și avariate aprox. 10 cargouri	
26.07. 1941	2 T.C.O. + 8 vedete asalt M.T.M.	Italia	La Valletta	Distrus un pod	
20.09 1941	3 T.C.O.	„	Algeciras	Scufundate 3 cargouri. Avariat și eșuat un cargou	
20.12. 1941	3 T.C.O.	„	Alexandria	Scufundate două nave de linie engleze	„Queen Elizabeth“ și „Valiant“
Febr. 1942	Scafandri de luptă	Japonia	Hong Kong Singapore	Crearea de pase prin barajele de mine	

* După W. Ch. Brou : „Nageurs de combat“.

Data	Mijloace de acțiune	Statul care a acționat	Raioane de acțiune	Rezultate	Obs.
15.04. 1942	3 T.C.O.	Italia	Alexandria	Fără rezultat.	
14.07 1942	12 scafandri de luptă	Italia	Algeciras	Scufundat un cargou (10 000 t.)	
31.10 1942	2 T.C.O.	Anglia	Norvegia	Fără rezultat	Încercare de atac asupra lui „Tirpitz"
06.12. 1942	3 T.C.O.	Italia	Gibraltar	„	
12.12. 1942	3 T.C.O. + 10 scafandri de luptă	Italia	Alger	Scufundat cargouri cu tonaj de aprox. 20 000 t	
03.01. 1943	6 T.C.O.	Anglia	Palermo	Scufundat crucișătorul ușor „Ulpio Traiano" și un cargou. Avariate 3 distrugătoare	
18.01. 1943	2 T.C.O.	„	Tripoli	Fără rezultat	
Aprilie 1943	Scafandri de luptă	„	Norvegia	Scufundate cîteva cargouri	
07.05. 1943	5 T.C.O.	Italia	Algeciras	Scufundate 3 cargouri	
30.06. 1943	2 scafandri de luptă	„	Alexandretta	Scufundat un cargou de 8 000 t	
09.07. 1943	„	„	Mersin	Scufundat un cargou de 10 000 t	
15.07. 1943	„	„	Alexandretta	Scufundat un cargou (7 000 tone)	
03.08. 1943	3 T.C.O.	„	Algeciras	Scufundate 3 cargouri	

Data	Mijloace de acțiune	Statul care a acționat	Raioane de acțiune	Rezultate	Obs.
20/21.09. 1943	6 submarine pitice (x.5—x.10)	Anglia	Norvegia (Altenfjord)	Avariată nava de linie „Tirpitz“	
Martie-iunie 1944	Scafandri genişti	S.U.A. Anglia	Normandia	Cercetare, înlăturarea barajelor antidesant	
13.04. 1944	Submarinul pitic „x-24“	Anglia	Norvegia (Bergen)	Scufundat un cargou	
21.06. 1944	6 scafandri de luptă	Italia	Spezia	Necunoscut precis	
22.06. 1944	2 T.C.O.	Anglia	„	Scufundat crucişătorul „Bolzano“	
Sept. 1944	Submarinul pitic „x-24“	„	Norvegia (Bergen)	Scufundat un doc plutitor şi un cargou	
Oct. 1944	2 T.C.O.	„	Strîmtoarea Malacca	Scufundate două cargouri	
Noemb. 1944-aug. 1945	Numeroase T.C.S.	Japonia	Insulele Oceanului Pacific	Scufundate şi avariate cargouri şi nave de desant într-un număr şi tonaj greu de apreciat	
13.01. 1945	Scafandri de luptă	Germania	Nijmegen	Distrus un pod	
15.01. 1945	„	Anglia Norvegia	Norvegia (Oslo)	Scufundate 3 cargouri	
17.03. 1945	„	Germania	Remegen	Avariat un pod	
27.04. 1945	„	„	Oder	Distrugerea unui pod	
31.07. 1945	Submarinele pitice „XE-1“ ; „XE-3“	Anglia	Singapore	Scufundat crucişătorul „Takao“	

NOTĂ : În tabel nu au fost incluse acțiunile vedetelor de asalt şi rezultatele acestora.

Anexa nr.

REZULTATELE ACȚIUNILOR DE LUPTĂ ALE FLOTILEI A 10-A M.A.S DECEMBRIE 1941 — SEPTEMBRIE 1943

Nr. crt.	Nave scufundate sau avariate	Deplasament	Raionul și data
1	Nava de linie „Queen Elizabeth“	32 000	Alexandria, decembrie 1941
2	Nava de linie „Valiant“	32.000	Alexandria, decembrie 1941
3	Crucișătorul „York“	10 000	Suda, martie 1941
4	Distrugătorul „Jarvis“	1 960	Eli Deba, august 1942
5	Cargou		
6	Cargou — Nu se cunosc denumirile	32000*	Suda, martie 1941
7	Tanc		
8	Tanc	10 000 *	Alexandria, decembrie 1941
9	Tanc „Danty Dale“	15 393	Gibraltar, septembrie 1941
10	Pachebot „Darham“	10 900	,, ,, ,,
11	Tanc „Fiona Shell“	2 444	,, ,, ,,
12	Pachebot nume necunoscut	13 000 *	Marea Neagră, iunie 1942
13	Cargou „Meta“	1 578	Gibraltar, iulie 1942
14	„ „Suma“	1 494	,, ,, ,,
15	„ „Empire Snipe“	2 497	,, ,, ,,
16	„ „Baron Douglas“	3 899	,, ,, ,,
17	„ „Rayvens Point“	1 887	Gibraltar, septembrie 1942
18	„ „Ocean Vanquisher“	7 174	Alger, decembrie 1942
19	„ „Berta“	1 493	,, ,, ,,
20	„ „Empire Centaur“	7 041	,, ,, ,,
21	„ „Armatan“	4 567	,, ,, ,,
22	„ „Nr. 59“ SUA	7 500 *	,, ,, ,,
23	„ „Pat Harrison“	7 000	Gibraltar, mai 1943
24	„ „Mahsud“	7 500	,, ,, ,,
25	„ „Camerata“	4 875	,, ,, ,,
26	„ „Orion“	7 000	Alexandretta, iulie 1943
27	„ „Kaitoon“	10 000	Mersin, iulie 1943
28	Pachebot „Fernplant“	7 000	Alexandretta, august 1943
29	Cargou „Harrison Gray Otis“	7 000	Gibraltar, august, 1943
30	Tanc „Torshowdy“	10 000	,, ,, ,,
31	Cargou „Stanridge“	6 000	,, ,, ,,

În total 4 nave de luptă cu un deplasament total de 75 690 t. 27 de nave de transport cu un deplasament total de 189 662

Total . . . 265 352 t.

* Deplasament aproximativ.

BIBLIOGRAFIE

1. T. A. DEBORIN : *Al doilea război mondial* — Moscova — Voenizdat, 1958.
2. D. KRAMINOV : *Al doilea front.*
3. * * * : *Al doilea război mondial* — Biblioteca ofițerului — Voenizdat — Moscova, 1958.
4. Cpt. R. 1 EREMEEV : *Câteva considerații și concluzii asupra războiului de cursă german* — Voenizdat, 1949.
5. J. VALERIO BORGHESE : *Flotila a 10-a MAS* („Decima flotiglia MAS") — Milano, 1950. Editat în „Inostrannaia Literatura", 1957.
6. KARL BEKKER : *Diversioniștii maritimi germani* (...„Und liebten doch das Leben" — *„Totuși, ne este mai dragă viața")* — Hanovra, 1956, Editat în „Inostrannaia Literatura", 1958.
8. F. D. FANE și D. MOORE : *Luptătorii goi* („The naked warriors") — New York, 1956, Editat în „Inostrannaia Literatura", 1958.
8. MOCHITURA HASIMOTO : *Scufundații* („Sunk"). Editat în „Inostrannaia Literatura", 1956.
9. Col. ing. N. NICOLAEV : *S.U.A. construiesc submarine pitice* — articol Sovietskii Flot, nr. 5235, din 7.06.1957.
10. A. DUDKO : *Renașterea forțelor de asalt în flota italiană,* articol Sovietskii Flot, nr. 7148, 1958.
11. Col. A. SOLOVIOV : *Diversiunile pe mare* — articol Sovietskii Flot, februarie 1959.
12. *Submarine medicine practice* — Bureau of medicine and surgery — Washington, 1956.
13. COUSTEAU — DUMAS : *În lumea tăcerii* (La monde du silence).

CUPRINSUL

Pag.

Prefață 5

Introducere în istoria războaielor pe mare 9

PARTEA ÎNTÎI

ÎNCEPUTURILE RĂZBOIULUI SUBMARIN „MINOR“ 47

Cum au apărut forțele și mijloacele submarine de asalt și diversiune

CAP. I. **Mediterana — locul primelor idei și a primelor încercări** 49

Necesitatea găsirii soluției într-o situație critică pentru Italia. Două proiecte prind viață: torpila condusă de om și șalupa de asalt explozivă. Reflexul și avîntul forțelor și mijloacelor de diversiune submarină. Flotila a 10-a M.A.S. se organizează și se pregătește să treacă la acțiune.

CAP. II. **Apar oameni care deschid sub apă drumul pentru ofensiva pe apă asupra uscatului** 69

Primii pași sub apă ai scafandrilor geniști. Pentagonul în măsuri speciale în vederea ofensivei din Pacific și Atlantic. Pregătirea scafandrilor geniști la Fort Pierce. Dezastrul de la Tarawa. Noua concepție tactică de folosire în luptă a scafandrilor geniști.

CAP. III. **Anglia recurge la noi combinații, folosind experiența altor țări** 61

Considerente noi în folosirea noilor arme. Măsuri speciale în vederea unei operații de mare amploare.

CAP. IV. **„Copilăria ultimului an de război al Germaniei“**..... 66

Aplicarea tardivă a unei idei mai vechi. Organizarea și pregătirea Grupării „K“. Centrul de cercetări științifice al Grupării „K“.

CAP. V. **Japonia recurge la oameni de sacrificiu sub apă și în aer.** 73

Oamenii de sacrificiu conducători de „torpile vii“ (Kaitens). Acțiunile piloților de sacrificiu (Kamikadze). Folosirea scafandrilor de luptă în misiuni ofensive și de apărare.

Pag.

PARTEA A DOUA

„OAMENII AMFIBII" ÎN LUPTĂ 80

CAP. I. **Echipamentul, armamentul şi modul general de acţiune al scafandrilor de luptă** 81
Costume speciale, aparate de respirat cu oxigen, instrumente auxiliare şi încărcături de exploziv — iată completul de luptă al „oamenilor amfibii". Antrenamentul şi modul de acţiune al scafandrilor de luptă care pleacă de la uscat. Scafandrii de luptă acţionînd din submarine pitice

CAP. II. **Scafandrii de luptă în acţiune împotriva navelor mari...** 106
Secretul vilei „Carmela". Escapadele submarine ale unor „diplomaţi" italieni. Operaţia „Hard Job".

CAP. III. **Scafandrii de luptă sub apele rîurilor** 129
Cum pot fi folosite torpilele împotriva podurilor. Două explozii pe un braţ al Rinului distrug obiectivele cele mai puternic apărate.

CAP. IV. **Scafandrii genişti asigură debarcarea desantului maritim.** 144
Aportul scafandrilor genişti în operaţia „Overlord". În operaţiile de debarcare din Pacific, cercetarea şi deminarea se execută sub focul japonezilor.

PARTEA A TREIA

„SUBMARINUL-TORPILĂ" SAU TORPILA CONDUSĂ DE OM (T. C. O.) 165

CAP. I. **Descrierea şi modul general de acţiune al torpilei conduse de om (T. C. O.)** .....
T.C.O. „Maiale" folosită de italieni. „Negerul" german şi repetatele lui eşecuri. „Torpila vie" sau „Kaitens" din flota japoneză. 167

CAP. II. **Torpilele conduse de om tulbură Imperiul lui Neptun, de la Coloanele lui Hercule pînă la Piramidele Faraonilor** 186
Trăsnet la Alexandria : scufundarea navelor de linie engleze „Queen Elizabeth" şi „Valiant" cu T.C.O. „Maiale". Insuccese şi succese relative la Gibraltar. Un cargou avariat este transformat în bază pentru lansarea T. C. O. Folosirea experienţei inamicului poate da uneori roade.

CAP. III. **„Negerii" nemţilor împotriva forţelor de debarcare anglo-americane** 205
Marile speranţe ale „Negerilor" se prăbuşesc în raionul Anzio. După atacul timid asupra flotei de invazie, „Negerii" părăsesc definitiv cîmpul de luptă.

CAP. IV. **Sacrificiul fără glorie al conducătorilor de torpile japoneze „Kaitens" (T.C.S.).** 217
Primele detaşamente „Kaitens" şi primele jertfe inutile. Torpilele conduse de oameni de sacrificiu la Insulele Ivodzima şi Okinawa. Încercări de atac asupra navelor în marş. Ultimele acţiunii ale T.C.S.

Pag.

PARTEA A PATRA

ASALTUL LA SUPRAFAȚA APEI 232

CAP. I. **Vedetele de asalt explozive** 240
Descriere. Funcționare. Tactica folosirii în luptă.

CAP. II. **Acțiunile vedetelor de asalt ale Flotilei a 10-a M.A.S. în Mediterană** 240
Primul și ultimul succes al vedetelor de asalt „M.T.M." Atacul din golful Suda. Eșecul tragic suferit de Flotila a 10-a M. A. S. la Malta. Alte acțiuni sporadice și ineficace de asalt la suprafața apei.

CAP. III. **Acțiunile de asalt de suprafață ale Grupării „K" și ale flotei japoneze** 264
Vedetele de asalt „Linse" împotriva forțelor de invazie anglo-americane din Golful Senei. Mijloacele improvizate ale flotei japoneze, pentru atacul navelor de debarcare americane.

PARTEA A CINCEA

ASALTUL SUB APĂ AL SUBMARINELOR PITICE 275

CAP. I. **Submarinele pitice sau submarinele de buzunar**..... 276
Descriere ; caracteristici : folosirea în luptă. Evoluția apariției și a dezvoltării lor.

CAP. II. **Submarinele pitice la începutul războiului, în Japonia și spre sfîrșitul războiului, în Germania** 287
Pearl-Harbour : Primele acțiuni și primele jertfe. „Castorul" și „Cîinele de mare" — ultimele forțe de șoc ale rămășițelor flotei germane.

CAP. III. **Fiordurile Norvegiei — teatru de acțiune al submarinelor pitice engleze** 297
Șase „Midget submarines" împotriva lui „Tirpitz", „Scharnhorst" și „Lützow". Noile „Midget" ratează un atac la Bergen.

Încheiere 311
Bilanțul general al acțiunilor de diversiune submarină în al doilea război mondial. Planurile nerealizate ale Grupării „K". Scafandrii de luptă în S.U.A. în perioada postbelică. Stadiul actual al dezvoltării forțelor și mijloacelor de diversiune submarină în flotele unor state imperialiste.

Anexa nr. 1. **Rezultatele acțiunilor de luptă executate de grupările de diversioniști maritimi** 335

Anexa nr. 2. **Rezultatele acțiunilor de luptă ale Flotilei a 10-a M.A.S. decembrie 1941—septembrie 1943** 338

Bibliografie 339

Tehnoredactor : D. ANDREI

Dat la cules 16.02.1967. Bun de tipar 25.05.1967. Apărut 1967. Hîrtie scris tip II A de 63 g/m². Format 61×86/16. Coli de tipar 21½. B 1362.

Tiparul executat sub comanda nr. 180 la întreprinderea poligrafică „Tiparul", str. Fabrica de Chibrituri nr. 9—11, București, Republica Socialistă România
P.c. 110

din tainele războiului sub apă

